

**UNIVERSIDADE DE LISBOA  
FACULDADE DE LETRAS  
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA**



**Portugal e o Atlântico**

***Organização militar e acções navais durante o período Filipino  
(1580-1640)***

**Augusto António Alves Salgado**

Nº 16687

**DOUTORAMENTO EM HISTÓRIA DOS DESCOBRIMENTOS E  
DA EXPANSÃO PORTUGUESA**

2009

**UNIVERSIDADE DE LISBOA  
FACULDADE DE LETRAS  
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA**



UNIVERSIDADE  
DE LISBOA

## **Portugal e o Atlântico**

***Organização militar e acções navais durante o período Filipino  
(1580-1640)***

**Augusto António Alves Salgado**

Nº 16687

DOUTORAMENTO EM HISTÓRIA DOS DESCOBRIMENTOS E  
DA EXPANSÃO PORTUGUESA

*Orientador:* **Prof. Dr. Francisco Contente Domingues**

2009

## RESUMO

Durante o denominado Período Filipino, de 1580 a 1640, a Coroa de Portugal foi obrigada a incrementar as suas capacidades militares, de modo a fazer face ao aumento e diversificação das ameaças externas que se fizeram sentir não só no Oriente mas, também, no Atlântico. Apesar da coroa lusitana considerar secundário este habitual teatro de operações, durante esses 40 anos tornou-se o palco de uma feroz luta de desgaste e de sobrevivência, entre o Império Habsburgo e os reinos protestantes do Norte da Europa.

Privilegiando das suas características naturais e a sua bem estabelecida estrutura militar naval, já existente em 1580, Lisboa desempenhou um importante papel neste confronto mas que, ainda hoje, é grandemente desconhecido, para além de algumas acções pontuais. Essa estrutura militar naval continha uma componente administrativa que coincidia, em grande parte, com a da Carreira da Índia.

No que se refere aos meios navais lusitanos, a partir do momento em que as perdas de navios a caminho do Oriente obrigaram a desviar meios combatentes para esse fim, tornou-se difícil separar ambas as vertentes.

Simultaneamente, e apesar da separação entre as duas coroas, o agravamento da já debilitada situação existente, levou a uma ampla utilização dos meios de Castela nas armadas portuguesas, incluindo nas que seguiam para o Oriente.

Embora exercessem funções e tivessem algumas características diferentes, a utilização comum por ambas as coroas dos meios navais, em

particular dos galeões, assim como uma alteração da estratégia naval utilizada pelo Império dos Habsburgos, acabaram por originar uma uniformização destes meios navais de guerra do Atlântico.

## **ABSTRACT**

During the time known in Portugal as the Philippine period, between 1580 and 1640, the Portuguese Crown was forced to improve its military capabilities, so that Portugal could face the increase and diversification of external threats that were felt not only in the Far East, but, also, in the Atlantic. In spite the Portuguese Crown considered this as a secondary theatre of operations, during these 60 years it was the stage of a furious struggle of attrition and survival, between the Habsburg Empire and the North European protestant powers.

With its impressive natural characteristics and the well established naval military structure, already in place in 1580, Lisbon played a major role in this effort that, even today, is greatly unknown, apart from some certain actions. This naval military structure contained an administrative component that was, mainly, the same of the «Carreira da Índia».

The same occurred with the Portuguese naval assets, when the increase of the losses on the way to the Far East, forced the transfer of military ships to those functions. From this moment on it was even more difficult to separate both areas.

At the same time, even with the separation that existed between both Crowns, the deterioration of the already fragile situation, forced Portugal to increase the use of Castilian vessels, even in the fleets departing to the Far East.

Although the galleons were used in different assignments and some of their characteristics, the fact that they were communly used by both crowns,

the changes in the naval strategy used by the Habsburgs, led to a uniformization of the ships used in the Atlantic.

#### PALAVRAS CHAVE

Atlântico, Lisboa, administração naval, guerra naval, galeões, período filipino

#### KEY WORDS

Atlantic, Lisbon, naval administration, naval warfare, galleons, Philippine period

**PORTUGAL E O ATLÂNTICO.*****Organização militar e acções navais durante o período Filipino  
(1580-1640)*****ÍNDICE****INTRODUÇÃO****I PARTE – O *MAR OCEANO* E A COROA DE PORTUGAL**

- 1. O Mar Oceano**
- 2. A estrutura da coroa portuguesa**
- 3. A organização administrativa naval**
- 4. A organização operacional naval**

**II PARTE – O ATLÂNTICO EM GUERRA**

- 1. O início da guerra no Mar Oceano (1580-1598)**
- 2. As “tréguas” (1598-1621)**
- 3. O apogeu e epílogo (1621-1640)**



### **III PARTE – A ARMADA DE PORTUGAL**

#### **1. O navio de guerra**

#### **2. A construção naval Ibérica – As influências mútuas**

#### **3. Lisboa e a Ribeira das Naus**

##### **3.1. Outras estruturas navais em Portugal**

#### **4. A logística Portuguesa**

##### **4.1. No porto de Lisboa**

##### **4.2. A artilharia**

##### **4.3. Os abastecimentos**

##### **4.4. O pessoal**

### **CONCLUSÕES**

### **BIBLIOGRAFIA**

**SIGLAS**

**ACMN** = *Anais do Clube Militar Naval*

**AGS CS 2E** = Archivo General de Simancas, Contaduría del Sueldo, 2ª Época

**AGS E** = Archivo General de Simancas, Estado

**AGS GA** = Archivo General de Simancas, Guerra Antigua

**AGS GYM** = Archivo General de Simancas, Guerra y Mar

**ANTT** = Arquivo Nacional da Torre do Tombo

**BA** = Biblioteca da Ajuda

**BIHIT** = Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira

**BGUC** = Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra

**BMO** = CALVAR GROSS, Jorge e outros ed., *La Batalla del Mar Océano. Corpus documental de las hostilidades entre España e Inglaterra (1568-1604)*

**BNL** = Biblioteca Nacional (Lisboa)

**BNM** = Biblioteca Nacional (Madrid)

**BPE** = Biblioteca Pública de Évora

**CNCDP** = Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses

**CoDoIn** = PIDAL, Marquês de, MIRAFLORES, Marquês e SALVÁ, D.Miguel, *Coleccion de documentos inéditos para la história de España*

**IJNA** = *International Journal of Nautical Archaeology*

**MN** = Museo Naval de Madrid

**NAV** = Navarrete

**RHN** = *Revista de Historia Naval* (Espanha)

**ABREVIATURAS**

**cod.** = códice

**cc** = corpo cronológico

**coord.** = coordenação

**cx.** = caixa

**dir.** = direcção

**ed.** = edição/editado por

**fol.** = folha

**leg.** = legado

**ms./mss.** = manuscrito(s)

**org.** = organização

**p./pp.** = página(s)

**s.d.** = sem data

**s.ed.** = sem indicação de editor (em obra impressa)

**s.l.** = sem indicação de local de edição

**t.** = tomo

**vol.** = volume

## INTRODUÇÃO

*“A História de Portugal está inçada de erros e de falsos conceitos. E não obstante proclamar-se a necessidade da sua revisão, e de alguma coisa se ter feito, ultimamente, nesse sentido, erros e falsos conceitos continuam a propagar-se até pela pena de escritores conceituados.*

*[...] E quanto ao Ultramar, nós não podemos recompor a História à nossa vontade e dizer o que teriam feito ingleses e holandeses se não tivéssemos tido a infelicidade dos Filipes, [...].*

*Os documentos sobre que, geralmente, se tem baseado o exame da nossa actividade naval nos séculos XVI e XVII têm sido quasi exclusivamente as relações, ou ementas, extraídas dos registos da Casa da Índia, que respeitam apenas às nossas comunicações com o Oriente. Coordenados, não existem outros elementos e, deste modo, sendo as premissas incompletas, incompletas terão de ser as conclusões.*

*Não se fez ainda o inventário das unidades utilizadas na navegação do Atlântico – para o Brasil principalmente – e nem sequer das Armadas da Coroa que asseguravam essa navegação.”<sup>1</sup>*

Apesar de Frazão de Vasconcelos ter escrito estas palavras há quase 70 anos, a verdade é que se mantêm muito actuais no actual panorama da historiografia portuguesa, com raras excepções.

---

<sup>1</sup> Frazão de Vasconcelos, “A marinha da coroa de Portugal no tempo dos Felipes”, in *Actas do IV Congresso do Mundo Português*, vol.IV, tomo I, Iª secção, Lisboa, Comissão Executiva dos Centenários, 1940, pp.251-252.

Efectivamente, em Portugal, os poucos estudos das tecnologias na área da náutica nos séculos XVI e XVII, nas vertentes do *porquê* e do *como*, têm-se centrado apenas na denominada «Carreira da Índia», ofuscando completamente todas as outras áreas, incluindo as acções que decorreram no oceano que serviu de ponto de partida para a Expansão Portuguesa.

Uma pesquisa pela bibliografia existente sobre este período, depressa revela que o conhecimento da vertente puramente militar, em particular no Atlântico, é quase inexistente, centrando-se unicamente nas grandes forças navais que atravessaram o Mar Oceano para combater as incursões holandesas (as armadas de 1625 e 1631), para além da Felicíssima Armada, em 1588.

No entanto, o período entre o século XVI e o século XVII é caracterizado por várias alterações militares que se repercutem em diversas vertentes, mas cujo expoente é o surgimento do Estado como principal entidade bélica, relegando para segundo plano os indivíduos.

Esse surgimento assenta em inovações técnicas (pólvora, peças de artilharia e navios de guerra), assim como em alterações organizacionais, em particular na vertente administrativa. Pelas suas características, essas alterações cruzam horizontalmente todos os aspectos da organização militar naval, desde a construção dos navios à carreira dos homens do mar, nomeadamente dos oficiais.

Neste novo sistema deixam de ser viáveis as estruturas temporárias, obrigando à criação de estruturas permanentes, na qual a organização administrativa funciona como base organizativa e as inovações militares como instrumentos de imposição da vontade dos Estados.

Em Portugal, por razões históricas, e para além das forças militares navais, cujo início remonta ao século XII, os monarcas portugueses sempre estiveram profundamente ligados a outro tipo de empreendimentos náuticos que, pelas suas características, não se podem classificar de puramente militares. No entanto, é pelas acções e não pela estrutura e organização militar no Oriente, em particular, e também no Atlântico, que os portugueses são conhecidos nas historiografias, nacional e internacional.

Não querendo entrar em comparações entre marinhas, nesse período, pelas razões apresentadas mais à frente, este estudo tenta colmatar, a diversos níveis, a falta de dados existentes não só no que se refere aos navios de guerra, em particular aos que operaram no Atlântico mas, também, no que respeita a toda a estrutura administrativa que suporta este importante e talvez único instrumento de poder da Coroa de Portugal, que se manteve mesmo durante este período Dual.

À semelhança dos estudos que já efectuei sobre esta última, ou a Invencível Armada como é mais conhecida, e face a um panorama de escassez de informação, este trabalho tem como primeira, e principal, pretensão tentar contribuir para um melhor conhecimento da História Naval portuguesa numa área específica, o Atlântico, reunindo dados inéditos e dados já publicados, mas que se encontram dispersos por diversas obras e incorrectamente atribuídos.

Foi com esse objectivo em mente que foram analisadas as fontes, (salienta-se para este período o importantíssimo acervo existente no Archivo General de Simancas) e também a diversa documentação já publicada, mas nunca correctamente identificada, como pertencente à realidade militar naval,

não satélite da Carreira da Índia.

Deste modo, pode-se identificar aqui um segundo objectivo desta investigação: reunir, apresentar e analisar as fontes, principalmente as espanholas, de modo enriquecer a História Naval de Portugal, entre 1580 e 1640.

As informações recolhidas nessas fontes, em particular em Simancas, assim como na variada bibliografia consultada, permitem obter uma visão inédita, pela sua amplitude, e avaliar a verdadeira importância da contribuição da Coroa de Castela em praticamente todas as questões relacionadas com o Atlântico e nas questões navais.

## **I PARTE**

### **O MAR OCEANO E A COROA DE PORTUGAL**

#### **1. O MAR OCEANO**

Apesar do comércio e da utilização militar do Atlântico, entre Gibraltar e o Mar do Norte, vir já desde a Idade Média, as características dos meios navais disponíveis e a própria noção de controlo do espaço marítimo, na época, fizeram com que os reinos europeus apenas tentassem exercer alguma influência junto das suas costas. À medida que a tecnologia náutica e o próprio conhecimento náutico evoluíram, os meios navais passaram a afastar-se, cada vez mais, para alto mar.

Esta procura de “comércio e saque” efectuada pela estrutura oficial e também pela privada foi levada ao extremo em Portugal, com início desde o Cabo Bojador, e só terminou na Índia.

Para atribuírem um carácter mais oficial à sua influência nos novos espaços conhecidos, os monarcas ibéricos fizeram reconhecer os seus direitos pela entidade mais transversal a toda a Europa Ocidental, na época, o Papado.

Esse reconhecimento, apoiado por acções militares, permitiu manter as pretensões das duas coroas, para Sul e Oeste do Estreito de Gibraltar, pelo menos inicialmente. Relativamente ao Norte da Europa, e após longos períodos de conflitos locais, as riquezas que chegavam à Península Ibérica através do

corredor entre os Açores e a Península, cedo atraíram a cobiça desses reinos, inicialmente da França e, posteriormente, da Inglaterra.

Apesar de se encontrar grandemente dependente da chegada dos navios das Índias Ocidentais, a monarquia espanhola nunca estabeleceu uma força naval militar no Atlântico, utilizando, quando necessitava, navios mercantes requisitados.

Ao contrário, a Coroa de Portugal desde os reinados de D.Manuel I e D.João III, organizava anualmente armadas com a função de proteger os navios portugueses no Atlântico, em especial na aproximação final. Das suas missões, destacava-se as de “limpar” as respectivas áreas de operações de navios corsários, antes da chegada dos navios das respectivas conquistas mas, também, a de escoltar esses navios em segurança até Lisboa.

No entanto, em termos navais, o Atlântico durante grande parte do século XVI e, ao contrário com o que aconteceu no Mediterrâneo, nunca foi palco do confronto entre Estados, apenas entre súbditos, nomeadamente entre corsários e mercantes, embora muitos dos meios fossem navios das respectivas coroas.

Para o rei de Castela, a ameaça apresentada pelo Império Otomano e pelos corsários barbarescos desde os tempos de seu pai, o Imperador Carlos V, levaram a que Filipe II, I de Portugal, dedicasse menor atenção ao Atlântico.

Contudo, a batalha de Lepanto em 1571 e a declaração de bancarrota pela monarquia espanhola em 1575, e o facto do Império Otomano ter passado a estar sujeito a novas ameaças vindas de Leste do seu império, levaram à



celebração da primeira de várias tréguas entre as duas potências<sup>2</sup>, ficando a zona de influência espanhola desde Tunes até Gibraltar e a do Império Otomano de Tunes ao Mar de Mármara, em competição com os Venezianos a Oriente<sup>3</sup>.

Esta situação de tréguas no Mediterrâneo, a internacionalização do conflito nos Países-Baixos, com a entrada em cena da Inglaterra e da França, assim como um acréscimo das actividades de corso desses dois reinos protestantes no Atlântico, acabaram por arrastar o principal eixo da actividade naval do monarca castelhano do Mediterrâneo para o Atlântico<sup>4</sup>. Adicionalmente existia, ainda, a ameaça bem real dos corsários do Norte de África, cujas actividades predadoras começavam a estender-se para o Atlântico<sup>5</sup>.

Este agravamento da situação no Atlântico Norte e Central acabaram por levar a monarquia espanhola a transferir o seu ponto focal do Mediterrâneo para o Atlântico. Neste último (onde a presença de forças navais portuguesas já era uma constante ainda antes de 1580), as acções de patrulha eram efectuadas em estreita colaboração com a Coroa de Castela, ficando Portugal,

---

<sup>2</sup> Geoffrey Parker, "Spain, her enemies and the revolt of the Netherlands, 1565-1648", in *Spain and the Netherlands*, revised ed., Glasgow, 1990, pp.29-34.

<sup>3</sup> Carmen Corona Marzol, "La defensa de la Península Ibérica: La frontera de agua a finales del siglo XVI", in *Congresso internacional «As sociedades ibéricas e o mar a finais do século XVI»*, tomo II, [Madrid], Pavilhão de España, 1998, p.534.

<sup>4</sup> David Goodman, "El dominio del mar y las armadas de la monarquía", in *Congresso internacional «As sociedades ibéricas e o mar a finais do século XVI»*, tomo II, [Madrid], Pavilhão de España, 1998, p.372 e Carmen Corona Marzol, *op. cit.*, p.536.

<sup>5</sup> Por exemplo, ANTT, *Núcleo Antigo*, Gavetas, maço 15, doc.32.

normalmente, responsável por enviar até aos Açores forças navais para escoltar os navios de Portugal e os de Castela até à Península<sup>6</sup>.

Estas armadas reais de protecção, isto é, financiadas e organizadas pela Coroa lusa<sup>7</sup>, variaram grandemente em composição e em número de navios ao longo dos anos dependendo, normalmente, dos recursos financeiros disponíveis<sup>8</sup>.

Essa transição do Império de Filipe II de Espanha, futuro I de Portugal, entre os dois oceanos, ocorre definitivamente com a conquista ou anexação do reino de Portugal em 1580. Segundo afirma um reputado autor, foi a guerra contra os ingleses que estabeleceu definitivamente a situação e transformou a marinha num instrumento permanente da guerra na Europa<sup>9</sup>. Não é pois, de estranhar, que a historiadora Pi Corrales afirme que, em termos da monarquia

---

<sup>6</sup> Luís R. Guerreiro, "Pirataria, corso e beligerência no sudoeste peninsular e ilhas adjacentes (1550-1600)", in *As Rotas Oceânicas. Sécs. XV-XVII*, Lisboa, Edições Colibri, 1998, p.135.

<sup>7</sup> Esse facto implicava custos avultados razão pela qual durante o reinado do cardeal D.Henrique e, mais tarde, já durante o reinado de Filipe II, mais concretamente em finais de 1586, são efectuadas duas tentativas de passar para as mãos dos privados a responsabilidade da formação e organização destas armadas, como acontecia em Castela. No entanto, em nenhum dos dois momentos os mercadores se mostraram interessados, por considerarem que se tratava de uma actividade muito diferente das que normalmente efectuavam. AGS E, Leg.392, fols.504 e 562.

<sup>8</sup> Luís R. Guerreiro, *op. cit.*, pp.119-148, e Artur Teodoro de Matos, "O diário de bordo das viagens de Francisco de Faria Severim aos Açores em 1598", in *BIHIT*, vol.XLIII, t.II, Angra do Heroísmo, 1985, pp.419-458.

<sup>9</sup> I.A.A. Thompson, *Guerra y decadência. Gobierno y administración en la España de los Austrais, 1560-1620*, Barcelona, Editorial Crítica, 1981, p.235.

Hispanica, os principais confrontos navais tenham decorrido no Atlântico e no Mediterrâneo<sup>10</sup>.

No entanto, importa salientar que, mesmo no Atlântico, as ameaças aos interesses das Coroas peninsulares não se faziam somente pelas nações protestantes do Norte da Europa. Efectivamente, e em especial a partir dos inícios do século XVII, a ameaça dos corsários muçulmanos do Norte de África voltou a fazer-se sentir, não somente no Mediterrâneo, mas também no Atlântico. Tais incursões dos corsários infiéis tinham ainda a particularidade de, à semelhança com o que ocorria para dentro do estreito de Gibraltar, serem também realizadas contra terra. Disso são exemplo não só os ataques à Madeira, Porto Santo e Açores, mas também os ataques às importantes armações do atum existentes no Algarve<sup>11</sup>.

Assim, encontrando-se as coroas unidas e sob ameaças comuns, não é de admirar que, neste período, a doutrina naval da Coroa de Portugal se encontre intrinsecamente ligada à de Castela, influenciando esta não só as estratégias militares e navais seguidas mas também, eventualmente, os tipos de navios de guerra utilizados nas acções do Atlântico.

Dividindo-se as estratégias navais em operações *ofensivas*, com acções dirigidas contra os territórios inimigos e as suas linhas de navegação, e as

---

<sup>10</sup> Magdalena de Pazzis Pi Corrales, "La Armada de los Austrias", in *Estudis. Revista de Historia Moderna*, Valência, Real Sociedad Económica de Amigos del País, 2001, p.143.

<sup>11</sup> AGS E, Leg.436, fol.159 e Fernando Cacílio Calapez Corrêa, *A cidade e o termo de Lagos no período dos reis Felipes*, Lagos, Centro de Estudos Gil Eanes, 1994.

*defensivas*, com a protecção dos territórios e linhas de comunicação<sup>12</sup>, a coroa lusitana acabou por ser forçada a utilizar ambas. No Atlântico, a Coroa de Portugal utilizava uma estratégia *defensiva* pois, não só tinha de proteger as suas conquistas atlânticas, como também as rotas dessas conquistas até ao Portugal continental, bem como as rotas das conquistas do Oriente. No entanto, e simultaneamente, quando os seus meios, incluindo navios, pessoal e estaleiros, integravam as forças da Coroa de Castela, estes também eram utilizados na estratégia *ofensiva* dessa Coroa que era realizada no Mar do Norte, contra as potências protestantes do Norte da Europa.

Esta dualidade de estratégias significava necessidades dobradas, pois colocava a Portugal uma das mais complicadas situações em termos da definição dos meios necessários, obrigando a Coroa a preparar navios para dois modos de fazer a guerra naval completamente diferentes.

Tradicionalmente, as tácticas utilizadas na estratégia defensiva necessitavam de navios com capacidade para aguentar grandes períodos no mar, nomeadamente com resistência estrutural e grande capacidade de transporte de abastecimentos. Por sua vez, a estratégia ofensiva implicava navios que combinassem capacidade de fogo, manobra e protecção, acima das restantes<sup>13</sup>.

Esta dupla necessidade de meios de guerra para o Atlântico era acrescida com as exigências de galeões para as campanhas no Oriente, e levou

---

<sup>12</sup> Jan Glete, *Navies and Nations*, vol. I, Stockholm, Almqvist & Wiksell International, 1993, pp.18-21.

<sup>13</sup> Jan Glete, *op. cit.*, pp.18-21.

a uma sobrecarga das capacidades da Coroa. Efectivamente, os estaleiros portugueses deixaram de ser capazes de disponibilizar os meios navais suficientes, obrigando a Coroa a recorrer a outros expedientes, que serão analisados mais à frente neste estudo.

Para se ter uma ideia desse esforço, só de Lisboa para o Oriente largaram 24 galeões, entre 1580 e 1600, sendo 10 com destino a Malaca, conforme estabeleciam os contratos e, de 1601 a 1640 largaram de Lisboa cerca 60, embora alguns efectuassem mais do que uma viagem<sup>14</sup>.

Se dúvidas subsistiam quanto a essa necessidade, estas foram rapidamente eliminadas no fracasso da expedição aos Açores de 1581, quando os recursos navais Mediterrânicos empenhados fracassaram totalmente quando operaram neste novo teatro de operações<sup>15</sup>.

Essas limitações prendiam-se com dois factores naturais. O primeiro eram as condições meteorológicas prevalecentes no Atlântico que, ao contrário do Mediterrâneo – que oferece céus limpos, ventos moderados e ondulação fraca, desde finais de Março até finais de Outubro – tem um período de navegação segura mais curto, normalmente apenas de Maio a Setembro e,

---

<sup>14</sup> K.S. Mathew, *Indo-Portuguese trade and the Fuggers of Germany*, Nova Deli, 1997, pp.256 ss.

<sup>15</sup> Apesar das galés deixarem de ser o principal meio das acções navais no Atlântico, onde desempenhavam apenas funções menores, como defender portos e apoiar os movimentos dos navios nos mesmos e apoiando desembarques, podiam contudo operar com sucesso no Atlântico, como ocorreu na conquista de Portugal, nos desembarques dos Açores e nos finais do século XVI, no Mar do Norte, em operações contra as actividades marítimas costeiras (Augusto Salgado, "As galés no Atlântico", *ACM*, vol.CXXVII, Lisboa, Jul-Set 1997, pp.679-684). No entanto, sempre que actuaram contra os navios eminentemente atlânticos, os galeões, estes últimos normalmente levavam a melhor. David Goodman, *op. cit.*, pp.369-370.

mesmo nesses meses, surgem por vezes grandes tempestades que, por várias vezes, influenciaram decisivamente operações navais. No Inverno, “...*não correm outros ventos que vendavais, e que os ventos de NW duram pouco, e que devem haver fortes razões para que me mande ir na fúria do Inverno com estes navios a navegar na pior costa que há em todo o mar Oceano...*”<sup>16</sup>. A outra razão está relacionada com o maior distanciamento em relação às bases e locais de apoio às esquadras no Atlântico, quando comparados com as existentes no Mediterrâneo.

Contudo, os vários pontos de apoio naval que a Coroa de Portugal possuía no meio do Atlântico – os Açores, a Madeira e até Cabo Verde – permitiram que a estratégia naval da Coroa lusitana tivesse especificidades próprias, para além de permitir frustrar a maioria das acções dos corsários que actuavam nessa zona. Importa referir que, apesar desses pontos de apoio naval apenas disponibilizarem reduzidas capacidades de apoio às armadas, tinham o suficiente para permitir prolongar os períodos de permanência das armadas de protecção em operações defensivas no mar<sup>17</sup>.

Importa agora avaliar os instrumentos que suportavam qualquer uma das mencionadas estratégias navais, que não eram outros senão os navios de guerra, com a sua capacidade de transportar armas, nomeadamente peças de artilharia com capacidade para atingir os adversários à distância.

---

<sup>16</sup> AGS GA, Leg.522, fol.73.

<sup>17</sup> Situação completamente inversa da que ocorreu no Atlântico Norte, entre a península Ibérica e os Países-Baixos, em que com excepção de Dunquerque, os monarcas de Castela nunca conseguiram controlar nenhum local que permitisse dar um apoio eficaz às forças navais que operaram nessa zona.

Nos reinos ibéricos, e em particular na Coroa de Portugal, neste período, já existia uma clara separação entre os navios de guerra especializados (*galés*, *galeões* e *caravelas redondas*) e os navios de comércio, normalmente designados por *naus*<sup>18</sup>. Contudo, esta separação do tipo de navio, em função apenas da sua designação, torna-se pouco clara quando os navios de guerra, nomeadamente os galeões, tinham uma utilização semelhante à dos navios utilizados para o comércio, necessitando apenas de pequenas “adaptações” para cumprir essas funções não militares<sup>19</sup>.

Em Portugal, e à semelhança do que acontecia na vizinha Coroa de Castela, esses instrumentos da estratégia naval podiam ser construídos em diversos locais do reino, assim como nas suas conquistas, nomeadamente no Brasil e no Oriente. Apesar da distância física que existia entre esses locais

---

<sup>18</sup> Esta separação pode ser constatada através da análise das armadas reais no Atlântico, onde naturalmente, houve situações em que, possivelmente, por falta de navios especializados eram incorporados em armadas menores, como era o caso da *Armada das Ilhas*, naus e até urcas, mas seriam soluções de recurso. Comparar, por exemplo, as *Armadas das Ilhas* de 1585 e 1598. João Saldanha Oliveira e Sousa, *Regimento que se deu a João de Saldanha, indo por capitão-mor da armada da costa no ano 1585*, Porto, Imprensa Portuguesa, 1944 e Artur Teodoro de Matos, *op. cit.*, pp.419-457.

<sup>19</sup> Um curioso documento de Simancas, refere textualmente que “*El galeon San Seuastian se hizo não para la Yndia puedese tornar a hazer galeon aunque será com alguna costa...*”. AGS GA, Leg.111, fol.180.

específicos, nos finais do século XVI<sup>20</sup> já existia algum grau de uniformização entre os navios de guerra construídos nos diversos estaleiros<sup>21</sup>.

Toda a complexa e eficiente estrutura militar que se encontrava estabelecida foi suportada, por sua vez, por uma extensa teia administrativa, que já existia em Portugal antes de 1580 e que, para efeitos de análises comparativas com outras estruturas de outros países, interessa quantificar.

Apesar das especificidades da época e de cada coroa, importa que essa quantificação se alicerce em factores bem definidos, e cujas respectivas unidades sejam perfeitamente compatíveis evitando ou, pelo menos, reduzindo os erros que ocorrem frequentemente neste tipo de avaliações.

Assim, entre os diversos factores necessários para medir o potencial das forças navais de cada Estado, é necessário saber: definição de «navio de guerra» vs «navio do Estado», a estrutura administrativa (ou burocrática), e as características desses navios (tonelagem, dimensões, deslocamento, armamento, sistema de classificação e estado de prontidão).

Embora a obtenção e o tratamento dessa informação possa ser um exercício intelectual importante e até interessante, em especial para o período aqui em análise, parece-me um esforço perfeitamente inútil pois, apesar de alguns Estados, como foi o caso de Portugal, se encontrar na primeira linha desta «revolução militar administrativa», são tão numerosas as diferenças nas

---

<sup>20</sup> Augusto Salgado, *Seis galeões da Coroa de Portugal para Filipe II*, Lisboa, Academia de Marinha, 2001, p.7. Apesar dos navios serem semelhantes, ainda estamos muito longe da ideia de *classes* de navios.

<sup>21</sup> Importa lembrar que, não só era difícil encontrar madeiras exactamente iguais, que permitissem construir navios gémeos, como o facto dos navios serem construídos em locais e com madeiras diferentes, também tornava quase impossível esse objectivo.



unidades dos valores e métodos de medição, que os erros resultantes praticamente que anulam qualquer resultado conclusivo.

Para os navios portugueses, e para além das dificuldades enunciadas por Jan Glete<sup>22</sup>, surgem algumas questões que poderemos designar por específicas.

A primeira questão prende-se com a falta de fontes para os acontecimentos ocorridos no Atlântico, com excepção de alguns episódios pontuais, mais ou menos detalhados, sobre os navios de guerra, para todo o período. Quando existem, essas fontes, por norma, apenas indicam o nome do navio<sup>23</sup> e, por vezes, também o deslocamento (referindo, ou não, se eram em toneladas portuguesas ou de Castela) e o armamento embarcado. Essa falta de informação impede que, logo de início, se estabeleça um quantitativo total para todo o período, permitindo-o, e por vezes com omissões, para situações pontuais, como foi o caso da Armada de 1588.

A segunda questão prende-se com o tipo do navio, isto é, se se trata de uma nau ou de um galeão, ou seja, se era um navio mercante ou um navio de guerra pois, por vezes, e num único documento um mesmo navio tem designações diversas<sup>24</sup>.

Por fim, importa saber a quem pertence um determinado navio pois, em especial quando a desempenhar funções diferentes que as militares, essa

---

<sup>22</sup> Jan Glete, *op. cit.*, pp.66-87.

<sup>23</sup> Com a agravante que por vezes num mesmo período de tempo existem vários navios, por vezes do mesmo tipo, com o mesmo nome. Para os finais do século XVI, ver Augusto Salgado, *Os navios de Portugal na Grande Armada*, Lisboa, Editora Prefácio, 2004, p.10 e para meados do século XVII, ver Frazão de Vasconcelos, *A fábrica das naus da Carreira da Índia no século XVII*, II, Lisboa, Imprensa da Armada, 1928, pp.12-13.

<sup>24</sup> Augusto Salgado, *op. cit.*, pp.9-10.

informação raramente é referida. Nas Armadas reais os navios da Coroa são normalmente designados como navios do “monarca” ou “reais”, e os restantes por navios “particulares”.

Neste período, para além dessas dificuldades elencadas, um outro grande entrave encontrado pelo poder administrativo em tentar impor as suas necessidades, em termos de construção naval, deveu-se em grande parte ao facto de, durante a maior parte do período em estudo, a construção naval se encontrar totalmente nas mãos dos mestres construtores navais. Tratava-se de um conhecimento que era transferido pela experiência prática, normalmente apenas dentro da mesma família.

Embora em Portugal alguns importantes trabalhos teóricos tivessem sido iniciados ainda antes do final do século XVI<sup>25</sup>, é só no início do século XVII que surgiram os tratados de construção naval que, em paralelo com as orientações reais, tentaram trazer para o controlo administrativo da Coroa o que até então era considerado uma arte e, simultaneamente, levar a que os navios respondessem às necessidades da própria Coroa, melhorando também as suas capacidades combatentes<sup>26</sup>.

Além de todas estas questões, importa ainda realçar que a análise ao

---

<sup>25</sup> Segundo Francisco Contente Domingues, a *Ars Nautica* e o *Livro da Fabrica das Naos*, ambos de Fernando de Oliveira, terão sido escritos antes do século XVII. Francisco Contente Domingues, *Os navios do Mar Oceano*, Lisboa, Centro de Estudos da Universidade de Lisboa, 2004, pp.35-106.

<sup>26</sup> Toda esta evolução numa única direcção e uniformização, iniciada nos inícios do século XVII, vai influenciar a guerra no mar, ao ponto de, logo em 1650, tornar-se regra o combate naval em linha, em que a uniformização das características militares dos navios, nomeadamente o número e tipo de peças, é determinante.

funcionamento das estruturas administrativas e operacionais implantadas no Atlântico não pode ser efectuada de forma independente dos acontecimentos do Oriente, nomeadamente na denominada Carreira da Índia.

## 2. A ESTRUTURA DA COROA PORTUGUESA

Antes de entrar nas questões navais, no que respeita aos níveis administrativos e operacionais, importa compreender a estrutura administrativa da Coroa de Portugal entre 1580 e 1640. Encontrando-se Portugal integrado nos domínios dos monarcas castelhanos, é fundamental ter uma ideia precisa de como funcionava a Coroa de Portugal dentro do império Habsburgo.

Filipe II de Espanha e os monarcas que o sucederam no trono dualista, governavam o seu império através de um sistema de *Conselhos*, divididos genericamente entre os conselhos de *Assessores* e *Ministeriais* e os conselhos *Territoriais*. A integração desta complexa organização institucional dos múltiplos estados que compunham a Monarquia Hispânica, com os seus respectivos interesses individuais, distâncias geográficas, assim como a fragilidade das comunicações e rotas comerciais, era uma das debilidades deste sistema.

Para a gestão da Coroa de Portugal, Filipe II cria em 1581 o *Conselho de Portugal*. Este Conselho foi o principal instrumento de integração deste reino na estrutura político-administrativa do império espanhol servindo, também, como órgão intermédio entre o rei e as instituições portuguesas<sup>27</sup>.

Composto por nobres e oficiais letrados portugueses, uma análise mais detalhada da documentação produzida por este órgão permite concluir que serviu mais para impor a vontade dos monarcas castelhanos, que para defender

---

<sup>27</sup> Roseli Santaella Stella, *Brasil durante el gobierno español. 1580-1640*, Madrid, Fundación Histórica Tavera, 2000, p.28.

os interesses dos portugueses, excepto para esses poucos que foram aqueles que, naturalmente, mais beneficiaram com este sistema<sup>28</sup>.

No entanto, houve situações em assuntos ligados ao mar, em que talvez mais por pressão do Conselho da Fazenda de Portugal – órgão que geria as questões financeiras – do que por iniciativa própria, este órgão viu-se quase que obrigado a levantar protestos a ordens emanadas de Madrid, como foi o caso dos quatro galeões da Coroa de Portugal que foram disponibilizados para a Armada del Mar Oceano, em 1637<sup>29</sup>.

Este Conselho não era uma solução original para governar o novo reino, mas era uma medida eficaz de conciliação, que permitia governar à distância Portugal.

A composição heterogénea dos diversos Conselhos que apoiavam os monarcas castelhanos, naturalmente incluindo o de Portugal, fortalecia o poder de decisão do rei, pois não havia entre eles uma unidade de objectivos e de direcção.

O modo como ocorreu a conquista de Portugal em 1580, num misto de diplomacia e guerra, teve grande influência na composição do Conselho de Portugal, a qual serviu de recompensa pela fidelidade daqueles que apoiaram o partido de Castela durante a crise, como foi o caso de Cristóvão de Moura<sup>30</sup>.

A constituição do mencionado Conselho ficou concluída em 1583, após nomeação como Vice-rei do Cardeal Arquiduque Alberto, cujo primeiro

---

<sup>28</sup> Fernando Bouza Alvarez, *Portugal no tempo dos Filipes. Política, Cultura, Representações (1580-1668)*, Lisboa, Edições Cosmos, 2000, p.118.

<sup>29</sup> AGS GA, Leg.3168, de 20 de Abril de 1637.

<sup>30</sup> Roseli Santaella Stella, *op. cit.*, p.55.

regimento é datado de três anos mais tarde. Ao longo dos cerca de 60 anos seguintes este documento regulador do seu funcionamento foi sofrendo diversas alterações.

No que se refere aos *vice-reis* ou aos *governadores* do Reino de Portugal, estes tinham competências restritas, o que os obrigava a remeter para Madrid as questões mais complicadas ou outras que extravazavam da sua área de competência.

Os Conselhos da monarquia de Habsburgo reportavam ao monarca por meio de *consultas*, procedimento que permitia não só fortalecer o poder de decisão do monarca, cuja vontade prevalecia quando não havia consenso entre estes órgãos, mas também evitava que ocorressem discussões sobre os assuntos. No entanto, e principalmente durante o reinado de Filipe II de Espanha, o rei incentivava os comandantes das expedições ou os oficiais com importantes funções a enviarem informações dos acontecimentos directamente para si<sup>31</sup>.

Essas consultas continham todos os elementos necessários à decisão régia, incluindo as questões de natureza jurídica, administrativa e política, nas respectivas áreas. Nelas ia expressa a opinião do Vice-Rei ou dos governadores, dos restantes órgãos ou agentes a quem incumbia o processo de decisão, assim

---

<sup>31</sup> Para o modo de governação de Filipe II, ver Geoffrey Parker, *The grande strategy of Philip II*, New Haven e London, Yale University Press, pp.13-45. Um exemplo do modo de governação foram as cartas enviadas ao monarca, algumas várias vezes ao dia, sobre a preparação da armada que ia seguir para os Açores em 1583, em especial os galeões da Coroa de Portugal. AGS GA, Leg.143. fols.100 a 107.

como o parecer de cada elemento do Conselho, quando não havia consenso na decisão.

Por exemplo, é o que ocorre quando a Coroa de Portugal se nega a pagar um galeão de Castela que foi lhe emprestado para seguir para o Brasil e que se perdeu<sup>32</sup>.

Naturalmente, a decisão final era do rei, mesmo que fosse contra a opinião do órgão que emitira a consulta e, em questões mais complicadas, o assunto era levado ao *Conselho de Estado* ou era formado um grupo especial para analisar a situação.

Um exemplo deste tipo de ocorrência é o que acontece em 1614, em mais uma situação de cedência de galeões de Castela para a Coroa de Portugal, em que o monarca ordena que o Conselho de Estado analise as sugestões, enviadas na forma de consultas pelo Conselho de Portugal<sup>33</sup>.

Esses grupos, com objectivos ou funções específicas, também podiam ser órgãos de carácter permanente, ou de duração mais alargada, e eram designados de *Juntas*. Estas Juntas podiam ser criadas junto do monarca ou localmente, como ocorreu nos anos 20 do século XVII, em que a escolha do tipo de navio que devia integrar as Armadas da Índia, naus de quatro cobertas ou galeões de três, foi avaliada por uma junta específica, em complemento com a do Conselho da Fazenda e o de Portugal<sup>34</sup>.

---

<sup>32</sup> AGS GA, Leg.3151 de 17 de Abril de 1627.

<sup>33</sup> AGS E, Leg.436, fol.173.

<sup>34</sup> Frazão de Vasconcellos, *op. cit.*, pp.4-5.

Quando um conselho territorial, como era o caso do Conselho de Portugal, dava uma parecer que podia afectar a Coroa espanhola, o monarca podia pedir a consulta a um dos órgãos espanhóis que, naturalmente, colocaria os interesses castelhanos em primeiro lugar.

Uma situação em que é recorrente este tipo de análises é, mais uma vez, a que ocorre por ocasião do empréstimo ou utilização de meios de Castela pela Coroa de Portugal. Refira-se, por exemplo, duas consultas do Conselho de Portugal, que foram avaliadas e devolvidas pelo monarca, sobre o pedido para quatro navios das armadas de Castela irem com os seus receber as naus da Índia<sup>35</sup>.

O Conselho de Portugal, sofreu como principal alteração, para além da sua regulamentação, a composição dos seus membros, e acontece a partir de Filipe III de Espanha. Efectivamente, a partir desse momento, os membros do mencionado conselho passaram a ser indivíduos de confiança do monarca e, nesta ocasião, do valido do rei, o duque de Lerma. Foi deste modo que se deu início à “castelhanização” desse Conselho, que coincidiu também com a introdução de dignitários castelhanos nas diferentes estruturas da fazenda da Coroa de Portugal, estruturas essas que surgiram nos inícios do século XVII.

Esta tentativa de dominar as estruturas governativas da Coroa lusitana culminou em 1639, quando o Conselho de Portugal é extinto, dando lugar a

---

<sup>35</sup> AGS GA, Leg.3148 de 19 de Abril de 1623.



duas Juntas de governo: uma que funcionaria em Madrid, junto do monarca<sup>36</sup> e outra em Lisboa, junto da então Vice-rei, a princesa Margarida.

Naturalmente que se trata de uma alteração mais profunda do que a simples mudança de nome pois, conforme já foi mencionado, essas Juntas deixam de ter o estatuto superior que era agregado a um Conselho<sup>37</sup>.

Importante para o estudo da estrutura naval do período filipino - porque os *Armazéns da Índia* e, subsequentemente, a *Ribeira das Naus* e toda a área ligada com a construção naval e com o próprio funcionamento de toda a estrutura encontrava-se sob a sua dependência - era o *Conselho da Fazenda de Portugal*, criado em 1591 e baseado em Lisboa.

Este Conselho da Fazenda foi criado por Filipe II de Espanha, com o objectivo de reformar a fazenda da Coroa de Portugal, e era formado por um inspector presidente e mais outros quatro inspectores, dois dos quais letrados. O conselho encontrava-se dividido em diversos departamentos, alguns de carácter geográfico, outros de outro tipo, como era a *Casa da Índia* e o *Armazém da Índia*.

Conforme é comumente sabido, este Armazém era responsável por tudo o que se relacionava com os navios, a sua documentação e construção, para além de recrutar tripulações. Funcionava também como órgão de natureza

---

<sup>36</sup> Esta Junta manteve-se em funções após 1640, com o objectivo, entre outros, de defender os interesses dos portugueses que se encontravam em Espanha. Esta Junta voltou a passar a Conselho em 1658, só sendo definitivamente extinto dez anos mais tarde. Roseli Santaella Stella, *op. cit.*, p.193.

<sup>37</sup> *Id.*, *op. cit.*, pp.191-192

técnica para os instrumentos de navegação<sup>38</sup> e exercia através do já mencionado Provedor<sup>39</sup>, o controle da execução da actividade de construção naval.

No entanto, desde 1601 que este Conselho sofria diversas interferências das autoridades espanholas que funcionavam em Portugal, nomeadamente da *Junta dos Contos*, criada nesse mesmo ano. Esta, para além dos membros portugueses, também incluía alguns elementos castelhanos e, no fundo, não era mais do que uma tentativa do novo monarca em aumentar o controlo central sobre as finanças do reino e, simultaneamente, tentar aumentar o rendimento e agilizar os procedimentos, da Coroa de Portugal.

No ano seguinte, foi criada uma nova Junta, por decreto de Filipe III de Espanha, e também para esta área, a *Junta da Fazenda de Portugal*, mas que

---

<sup>38</sup> *Id.*, *op. cit.*, pp.167-169.

<sup>39</sup> Augusto Salgado, *op. cit.*, p.67. Para o período aqui em análise, e embora não exista um estudo completo sobre o cargo, nem sobre as pessoas que o ocuparam, aparentemente este cargo foi exercido por uma única família, de apelido César. O nome surge a primeira vez logo em Dezembro de 1580, com Luís César (Fernandez Assis, *Epistolario de Felipe II sobre asuntos de mar*, Madrid, Editora Nacional, 1943, doc.723, p.152) e que se encontrava muito doente em 1592 (AGS GA, Leg.348, fol.72). Em 1613 e ainda em 1627, surge um seu descendente Vasco Francisco César (AGS SP, Leg.1476, fols.226-260 e Frazão de Vasconcelos, *Subsídios para a história da Carreira da Índia no tempo dos Filipes*, Separata do Boletim Geral do Ultramar, Lisboa, 1960, p.45). Em 1638, um outro descendente ocupava o cargo, Luís César de Meneses (Max Justo Guedes, *História Naval Brasileira*, vol.2, tomo I A, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1990, p.229), que muito provavelmente ainda ocuparia o cargo em 1641, do qual apenas sabemos que se chamava Luís César (Nuno Valdez dos Santos, *Apontamentos para a história da Marinha Portuguesa*, vol.I, Lisboa, Academia de Marinha, 2001, p.32-33)

funcionava na corte, e era composta por membros do Conselho: um sacerdote castelhano confessor do rei e dois ministros da fazenda espanhola<sup>40</sup>.

Esta Junta podia ser considerada como uma instituição técnica, que como funcionava junto ao monarca, o apoiava, principalmente nas decisões sobre a Carreira da Índia, consultando directamente o Conselho da Fazenda de Portugal, que se encontrava em Lisboa. Mas, no fundo, não era mais do que um outro modo dos ministros de Castela intervirem na tomada de decisões da fazenda de Portugal<sup>41</sup> tendo, efectivamente, retirado algumas das competências e funções ao próprio Conselho de Portugal, que só começou a recuperar as suas anteriores autonomias em 1607<sup>42</sup>.

A forte oposição que, desde o início, se fez sentir a esta nova Junta, até porque em Portugal havia a convicção que os recursos financeiros obtidos iriam ser aplicados noutras partes da monarquia e não no reino, contribuiu para a sua extinção em 1605, sendo os seus membros integrados no Conselho da Fazenda de Portugal<sup>43</sup>.

---

<sup>40</sup> Juan Francisco Baltar Rodríguez, *Las Juntas de gobierno en la monarquía Hispánica (siglos XVI-XVII)*, Madrid, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 1998, pp.60-61. Por exemplo, em Janeiro de 1604 a Junta reuniu-se em Valladolid. AGS GA, Leg.3145 de 21 de Janeiro de 1604.

<sup>41</sup> Santiago de Luxán Meléndez, "El control de la hacienda portuguesa desde el poder central: La Junta de Hacienda de Portugal. 1602-1608", *Revista da Faculdade de Letras*, nº9, 1992, Lisboa, pp.119-135.

<sup>42</sup> Roseli Santaella Stella, *op. cit.*, p.196.

<sup>43</sup> Juan Francisco Baltar Rodríguez, *op. cit.*, pp.61 e 566.

Em 1628, e com a criação da *Companhia da Índia*, os Armazéns da Índia passaram a depender desta nova instituição, que por sua vez encontrava-se directamente subordinada ao *Conselho de Comércio*, de Madrid<sup>44</sup>.

Para além dessas estruturas colegiais, durante o século XVII, e com a concentração do poder nas mãos do monarca e a ampliação das áreas de intervenção do aparelho do estado, surgiram na esfera do poder central, junto dos monarcas, os *validos* e *secretários*.

A importância destas personagens na condução dos assuntos de Estado, directa ou indirectamente ligadas à Coroa de Portugal, teve grandes variações durante o espaço temporal abordado neste estudo. No entanto, como acabaram por actuar como conselheiros pessoais dos monarcas, naturalmente que tiveram um papel importantíssimo nas decisões dos respectivos monarcas<sup>45</sup>.

Compreensivelmente, toda esta estrutura administrativa produzia grandes quantidades de documentação pelo que importa ter uma noção dessa mesma estrutura administrativa, a fim de compreender como eram tomadas as decisões<sup>46</sup>.

Deste modo, toda a documentação enviada desde os domínios portugueses era recebida na secretaria do Conselho de Portugal, que as fazia

---

<sup>44</sup> Roseli Santaella Stella, *op. cit.*, p.208.

<sup>45</sup> *Id.*, *op. cit.*, pp.24-31.

<sup>46</sup> No entanto, não é possível ter-se um registo completo de todos os acontecimentos e eventos que marcaram estes 60 anos pois, apesar do monarca ter instituído um eficiente sistema de arquivo desta documentação, estima-se que em Simancas apenas se conservem cerca de 25% das consultas de Filipe II, 40% do seu sucessor e 30% de Filipe IV, III de Portugal. *Id.*, *op. cit.*, p.138.

chegar ao Vice-rei ou aos governadores. Depois de consultar todos os órgãos competentes no reino, era elaborada uma resposta que era prontamente reencaminhada para a corte em Madrid<sup>47</sup>.

No Alcazar de Madrid, onde toda a correspondência do império era recebida, classificavam-na segundo a sua procedência e era entregue ao corresponde conselho<sup>48</sup>.

Especificamente no que respeita à tramitação normal de uma consulta enviada desde o reino ao Conselho de Portugal, após recebida, esta era analisada pelos elementos que integravam o mencionado Conselho, cujos contributos eram reunidos pelo secretário do Conselho, designado por Secretário Real, que elaborava uma segunda consulta baseada na primeira e nos novos pareceres daqueles que tinham participado na discussão. Era este documento final que o secretário fazia então chegar ao monarca que, por norma, não participava nas reuniões dos Conselhos.

Contudo e ainda antes de deliberar, o rei podia reunir com outros órgãos gerais deste sistema, como era caso do Conselho de Estado, quando os assuntos podiam afectar outras áreas do seu império. A consulta a outros

---

<sup>47</sup> A correspondência entre os órgãos portugueses era efectuada em português. Havia algumas excepções, como foi o caso da correspondência entre Cristóvão de Moura e os monarcas castelhanos, que era efectuada em castelhano.

<sup>48</sup> Contudo, algumas eram enviadas directamente aos monarcas, sem que o respectivo Conselho tivesse sequer conhecimento. Esta correspondência pode actualmente ser encontrada no *Conselho do Estado Espanhol*. Roseli Santaella Stella, *op. cit.*, p.114.

órgãos, inclusivé nacionais, ou determinadas personagens, apenas podia ser efectuada pelo monarca, pois os Conselhos não tinham essa autonomia<sup>49</sup>.

Só então é que a decisão do rei era tomada, e habitualmente escrita no final do documento ou então na margem da última consulta. Esta era então enviada para o Conselho que a enviava, por sua vez, à estrutura existente no reino, que tomava então as providências necessárias para que a determinação régia fosse cumprida<sup>50</sup>.

Para a condução dos assuntos directamente relacionados com a guerra, existia um *Conselho da Guerra*, em Madrid, possivelmente criado no longínquo ano de 1517, com a respectiva Secretaria. Talvez a complexidade e a expansão dos assuntos militares tenham levado a que após cerca de dois anos de estudos, em 1586, tenham ocorrido profundas alterações destas estruturas.

Importa referir que este Conselho não supervisionava todas as questões militares, pois a sua autoridade estendia-se apenas à Península Ibérica, ao Norte de África e às ilhas Mediterrânicas e Atlânticas.

Assim, em Maio desse ano, a secretaria deste Conselho dividiu-se em duas secções, a de *terra* e a de *mar*. Em Fevereiro do ano seguinte, as funções que até aí tinham sido ocupados por funcionários dependentes do Secretário, passaram a ser cargos reais, sendo transformados em departamentos do

---

<sup>49</sup> Tratando-se de um órgão de Castela, o Conselho de Portugal nem sequer tinha conhecimento, tratando-se de um órgão lusitano, o documento era remetido ao Conselho que, por sua vez, fazia chegar ao Vice-rei ou governadores, de modo a fazer cumprir a determinação régia. A consulta solicitada fazia então o percurso inverso. *Id., op. cit.*, pp.115-116.

<sup>50</sup> *Id., op. cit.*, p.116.

Estado, e dois dos funcionários de cada secção receberam patentes do monarca e foram incluídos na nomina do rei.

Uma outra particularidade deste Conselho, a partir de 1586, foi a de que os seus membros deixaram ser nomeados apenas por serem membros da aristocracia, para passarem a ser militares com experiência, mesmo que não pertencessem à nobreza. O mesmo ocorreu com os secretários das duas secções: em vez de meros burocratas, passaram a ser nomeados indivíduos com experiência em administração militar, em terra ou no mar.

Para apoiar as questões relacionadas com a guerra, também aqui foram criadas algumas Juntas, com funções específicas na área, como foi o caso da *Junta das Armadas*, criada em 1594, à semelhança da já existente *Junta das Galés*. Esta Junta reunia-se a horas fixas três vezes por semana e incluía, entre outros, o presidente do *Conselho da Fazenda de Castela*, os conselheiros do Conselho da Guerra e os Secretários da Guerra.

Situações de corrupção grave fizeram com que, em 1607, a Junta fosse extinta, o que coincidiu com um dos períodos de maior declínio das forças navais de Castela. Só com as novas políticas navais, implementadas por Olivares, por volta de 1620, é que esta Junta é reactivada<sup>51</sup>.

Nesta altura, pode observar-se na documentação existente em Simancas que as questões militares, nomeadamente as relacionadas com as armadas, desaparecem por completo dos assuntos normais da Coroa de Portugal, cujos documentos apenas passam a mencionar pequenas situações, como a detecção

---

<sup>51</sup> David Goodman, *Spanish naval power. 1589-1665. Reconstruction and defeat*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997, p.33.

de literatura herege em navios estrangeiros. Todas as questões relacionadas com a guerra no mar, propriamente dita, foi arquivada em separado, envolvendo sempre a Junta das Armadas.

Nesta altura, a Junta, para além de tratar das habituais questões logísticas da armada, emite pareceres e consultas nas mais diversas áreas das armadas, incluindo a crítica à actuação dos seus almirantes. As excelentes *Ordenanças* de 1633 para a Armada são fruto do trabalho desta nova junta.

No entanto, em 1639, o monarca critica a Junta pela sua ineficiência, pois afirma que, apesar das avultadas somas despendidas, os navios estavam sempre nos portos. Acusações essas refutadas pelo próprio Olivares, que culpa antes o complicado esquema burocrático que apoia as Armadas<sup>52</sup>.

Em 1604, foi criada uma outra Junta militar permanente, ligada aos assuntos do mar, a *Junta das Fábricas*, que também reunia três vezes por semana. Esta tinha como funções supervisionar a construção de navios, e a obtenção de apetrechos navais e do armamento naval<sup>53</sup>. Nesta última área, inclusivamente, emitia consultas sobre a recuperação de peças de artilharia em navios naufragados, como o que ocorreu em 1604<sup>54</sup>.

Mais uma vez, esta especialização e proliferação de corpos específicos vieram reduzir as competências do Conselho da Guerra e, subsequentemente, aumentar as dificuldades de coordenação entre todos.

---

<sup>52</sup> *Id., op. cit.*, pp.33-34.

<sup>53</sup> Juan Francisco Baltar Rodríguez, *op. cit.*, p.364.

<sup>54</sup> AGS GyM, leg.645, fol.72.



No entanto, o elevadíssimo ritmo de trabalho que Olivares imprimia ao rotineiro sistema de Conselhos e aos diversos órgãos de governação, embora não tenha resultado na extinção desses organismos, levou em 1638, à sua quase total paralisação, sendo todos os assuntos mais importantes, incluindo os relacionados com a guerra, conduzidos pela denominada *Junta da Execução*, naturalmente dirigida pelo próprio conde-duque<sup>55</sup>.

Esta teia burocrática complicava-se ainda mais na área militar, porque ainda havia outras divisões na própria administração militar. Entre elas, e porque é imensamente importante para este estudo, é o que diz respeito à artilharia.

Tudo o que diz respeito à artilharia formava um corpo virtualmente independente, que tinha as suas próprias liberdades, o seu próprio sistema de justiça e de gestão financeira. Esta, à semelhança de outras áreas, era chefiada por um Capitão-General da Artilharia<sup>56</sup>.

No terreno, estas estruturas eram representadas por funcionários administrativos e financeiros, cerca de 150 nos inícios do século XVII. Após 1580, que foram criados novos cargos para operarem em Portugal, mas também houve situações de funcionários já existentes, como eram o caso dos contadores para as galés, viram a sua área de supervisão estender-se entre Barcelona e Lisboa. Eram normalmente auxiliados por outros funcionários de menor categoria que, habitualmente, eram cidadãos particulares que viviam nos

---

<sup>55</sup> Robert A. Stradling, *La Armada de Flandres. Política naval Española y guerra europea. 1568-1668*, Madrid, Cátedra, 1992, p.137.

<sup>56</sup> I.A.A. Thompson, *op. cit.*, pp.50-57.

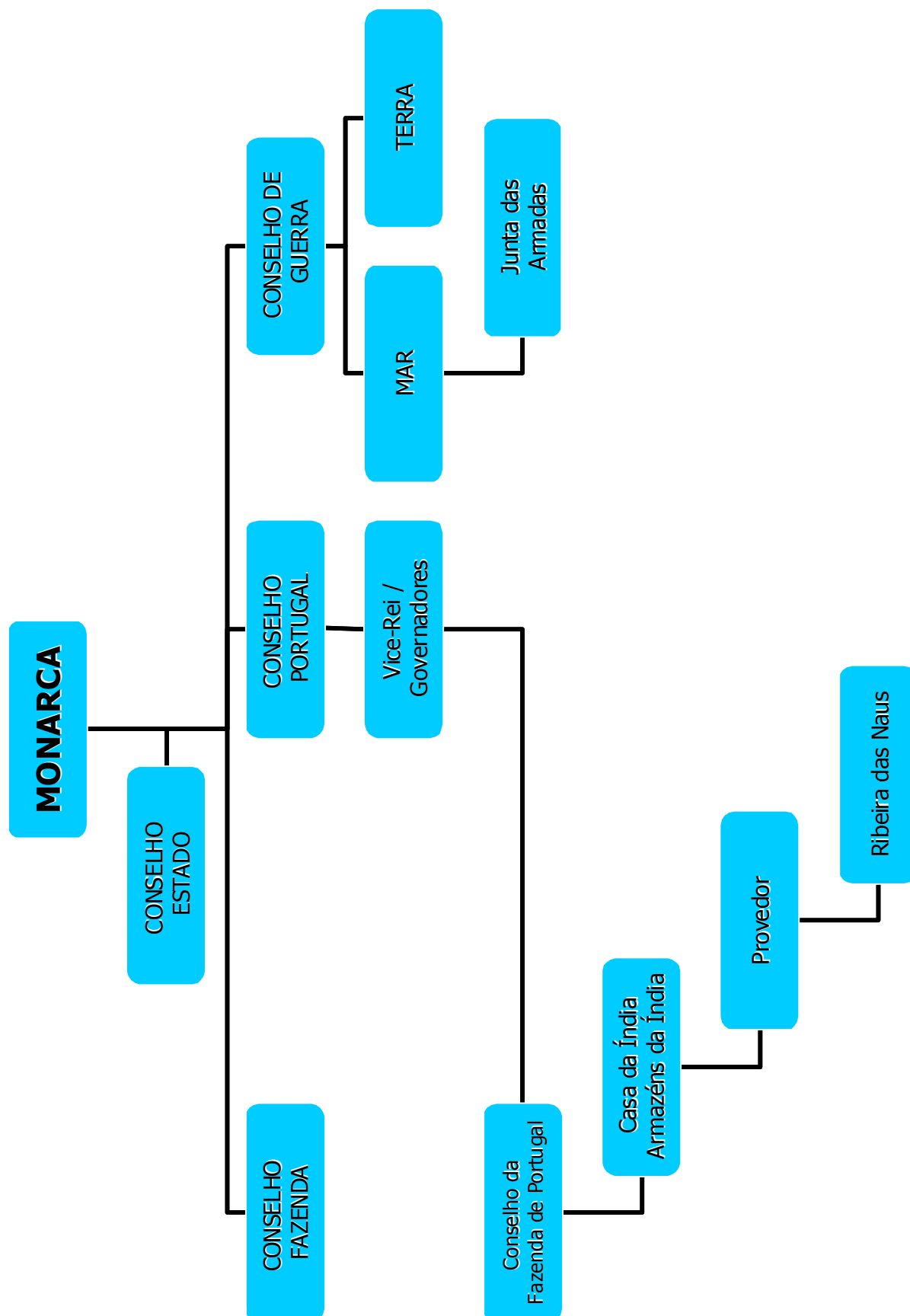
locais onde as estruturas eram necessárias. A vantagem de utilizar estes colaboradores decorria do seu bom conhecimento das zonas e das leis e costumes locais o que, à partida, permitiria melhorar os resultados obtidos<sup>57</sup>.

Para tentar evitar abusos, e à semelhança com o que acontece actualmente, eram efectuadas inspecções, nomeadamente financeiras, incluindo aos sistemas de apoio e abastecimento das armadas, cujos resultados eram posteriormente enviadas para a *Contaduría Mayor de Cuentas*. Por exemplo, as inspecções efectuadas em Portugal eram realizadas por cerca de meia dúzia de contadores e podiam durar vários anos a serem verificadas, mesmo com 10 a 14 funcionários a trabalhar em exclusividade<sup>58</sup>.

---

<sup>57</sup> *Id., op. cit.*, pp.62-70.

<sup>58</sup> *Id., op. cit.*, pp.72-74.



### **3. A ORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA NAVAL**

A partir da entrada em Lisboa do marquês de Santa Cruz, em 1580, o funcionamento da estrutura administrativa naval lusitana, para as suas duas vertentes, a Carreira da Índia e as Armadas Reais, tornou-se mais complexo, fruto da também mais elaborada teia administrativa que unia as diversas realidades políticas e militares do império Habsburgo. Todo o sistema sofre, por sua vez, algumas vicissitudes ao longo dos 60 anos de coroa dualista, fruto das alterações que ocorrem na estrutura castelhana e dos diferentes estilos de governação dos próprios monarcas.

No entanto, podemos afirmar que as necessidades navais da Coroa de Portugal eram definidas pelos Vice-reis ou pelos governadores, assessorados pelas restantes estruturas administrativas que funcionavam em Portugal, nomeadamente o Conselho da Fazenda do reino e o Provedor dos Armazéns e das Armadas. No fundo, este último era o responsável pelo aprontamento dos meios navais dependendo, naturalmente, das disponibilidades financeiras da Coroa, que lhe eram disponibilizadas pelo Conselho da Fazenda.

Deste modo, quando era colocada uma determinada necessidade e esta era aprovada, muitas vezes pelo próprio monarca, essa ordem real percorria os diversos patamares até ser levada à estrutura financeira, ou seja o Conselho da Fazenda que, por sua vez, alocava as verbas necessárias para dar início à obtenção dos novos meios. Estes estariam de acordo com as necessidades que tinham sido identificadas e cujas características tinham sido previamente

definidas pelos órgãos de consulta lusitanos, e aprovadas pelo Conselho de Portugal ou pelo Vice-rei/Governadores.

Os custos de construção eram, então, avaliados e acordados pelo Provedor dos Armazéns e das Armadas que, neste período, estabelecia os contratos directos com os mestres da Ribeira das Naus ou noutros estaleiros, como era o caso da Ribeira do Ouro, no Porto. No entanto, o apetrechamento final dos navios era, por norma, efectuado em Lisboa, utilizando os meios existentes nos armazéns reais da Coroa de Portugal.

As necessidades específicas da Coroa de Portugal podiam ser alteradas por razões comuns de defesa de ambas as Coroas, em que era procurado um equilíbrio entre as necessidades, as verbas disponíveis e os meios. Com a crescente importância da Junta das Armadas, o elo entre as duas Coroas passa a ser conduzido entre a mencionada Junta e o Provedor das Armadas de Portugal, mas sempre de acordo com as determinações e decisões do monarca.

É, por exemplo, o que ocorre logo após a conquista de Lisboa, mais concretamente a 26 de Novembro de 1580, quando o marquês de Santa Cruz se reúne em Lisboa com Luís César, Provedor dos Armazéns da Casa da Índia, e com um tal Luís Tristan de Veja y Mesquita, com o objectivo de tentar redefinir as armadas de protecção das frotas da Índia de Portugal e das Índias de Castela. Nesta altura, e face à ameaça existente, a Junta considerou que apenas seriam necessários 12 navios: seis para escoltar cada uma das frotas

até aos respectivos portos. Para proteger os interesses lusitanos na costa da Guiné, era sugerido o envio de duas galeotas de 22 bancos, para a zona<sup>59</sup>.

Quando esses meios de guerra, apesar de pertencerem à Coroa de Portugal<sup>60</sup>, deixavam de ser úteis para a guerra, eram vendidos a particulares<sup>61</sup>, através de leilões públicos, habitualmente para serem utilizados em funções comerciais<sup>62</sup>.

### 3.1. A Obtenção dos Meios Navais

O início do funcionamento de toda esta complexa estrutura administrativa ocorreu logo após 1581 já que, face ao estado lastimável que a maioria dos galeões da Coroa de Portugal capturados em Setúbal e em Lisboa se encontrava, o monarca ordenara a construção de novos galeões<sup>63</sup> e, logo após a campanha de 1588, a construção de outros seis<sup>64</sup>.

A importância e a necessidade de Filipe II de Espanha em dotar as suas forças navais com os meios necessários para a realização das operações navais,

---

<sup>59</sup> AGS GA, Leg.108, fol.13.

<sup>60</sup> Augusto Salgado, *op. cit.*, p.64.

<sup>61</sup> Lisboa, 27 de Fevereiro de 1630, *Livro das Monções*, nº25, fl.353, nº 168, in *Documentos remetidos da Índia - Livro das Monções (1625-1736)*, vol. II, Universidade Nova de Lisboa, [Lisboa], 2002, p.327.

<sup>62</sup> Goa, 2 de Março de 1626, *Livro das Monções*, nº21, fl.133, in *Documentos remetidos da Índia - Livro das Monções (1625-1627)*, vol. I, Universidade Nova de Lisboa, [Lisboa], 2000, p.180 e AGS GA, Leg.516, fol.148.

<sup>63</sup> Augusto Salgado, *Os navios da Coroa de Portugal durante o reinado de Filipe II*, Lisboa, Academia de Marinha, 2004, p.6.

<sup>64</sup> Augusto Salgado, *Seis galeões da Coroa de Portugal para Filipe II*, Lisboa, Academia de Marinha, 2001, p.6.

pode constatar-se através da comparação do número de navios reais, em especial da Coroa de Portugal, que foram utilizados nas operações navais realizadas na faixa atlântica até 1588. Na primeira, a conquista de Portugal em 1580, dos 39 navios redondos utilizados pelas forças do monarca castelhano, nenhum era da Coroa de Castela<sup>65</sup>. Na campanha do Açores de 1583, já três dos 36 navios redondos eram do rei – apesar de serem navios da Coroa de Portugal – e, em 1588, dos 130 navios principais, 30 eram do rei, dos quais 11 eram da Coroa de Portugal<sup>66</sup>.

A identificação dos meios do monarca é relativamente simples, pois nas relações estes são sempre identificados como sendo daquele. Já os galeões portugueses surgem inicialmente como «*galeões da Coroa de Portugal*» ou simplesmente «*de Portugal*» e, normalmente, integram, embora não exclusivamente, uma esquadra própria, também denominada «*de Portugal*». Esta designação surge de acordo com a determinação de Filipe II de Espanha que estabelece que os navios da Coroa de Portugal navegassem "... *de baixo do mesmo general e estandarte Real do de Castela... era mais de Reinos incorporados e não, unidos, [...], se tomou ultimamente assento q a Armada deste R[eino] saisse debaixo do seu capitao-mor, e estandarte Real de Portugal,...*"<sup>67</sup>.

O declínio da armada de Portugal, que ocorre a partir dos anos noventa do século XVI, e que será alvo de melhor análise mais à frente neste estudo,

---

<sup>65</sup> I.A.A. Thompson, *op. cit.*, p.74.

<sup>66</sup> *Id.*, *op. cit.*, p.86.

<sup>67</sup> BA 50-V-28.

faz com que, a partir dessa época, já só navios isolados integrem as armadas de Castela que são inicialmente referenciados como sendo galeões «*de Portugal*». Inclusivamente, na Armada del Mar Oceano que se encontrava em Ferrol, em 1597, entre os 12 navios designados como “particulares”, encontrava-se o galeão capitania de Portugal, *A Misericórdia*, de 1.000 toneladas<sup>68</sup>.

Igualmente, no século XVII, com excepção em algumas armadas enviadas ao Brasil, como foi o caso da denominada *Jornada dos Vassalos* em 1625, e as armadas para o Brasil de 1631 e 1638, em que os navios da coroa lusa continuaram a formar esquadras próprias, estes eram simplesmente integrados noutras esquadras, e por vezes sem sequer serem identificados como navios portugueses, como é o caso do célebre galeão *Santa Teresa* em 1639.

Em Castela, foi apenas após 1588, quando Filipe II de Espanha ordenou a construção dos conhecidos «12 Apóstolos», que nasceu uma frota real, composta por navios da Coroa<sup>69</sup>. Tratou-se do núcleo da força naval que passará a ser designada como a «*Armada do Mar Oceano*», cujo principal objectivo era proteger o comércio com as Américas e também os navios da Índia Oriental<sup>70</sup>. Esta força, segundo instruções do monarca, deveria deixar de

---

<sup>68</sup> MNM, ms392, fols.80-82.

<sup>69</sup> Outro autor defende que a formação desta armada terá tido origem em 1590, quando Pedro Zunibar reuniu uma força de «filibotes» nórdicos e «galeoncetes» espanhóis. Robert A. Stradling, *op. cit.*, p.32.

<sup>70</sup> AGS E, Leg.436, fol.158.



contar com os navios particulares, passando a ser composta apenas por navios reais<sup>71</sup>.

Por esta razão, esta armada inicialmente dependia do Conselho das Índias mas, depressa, passou à responsabilidade do Conselho da Guerra, face às missões mais abrangentes que passou a ter<sup>72</sup>. Entre essas novas missões, encontramos o seu envio para a costa da Guiné, no encalço de corsários<sup>73</sup>.

Todo este esforço de construção de galeões reais antes e depois de 1588, especialmente vocacionado para os meios militares, irá afectar a disponibilidade de construção de novos navios, nomeadamente de naus, para a Carreira da Índia. Por esta razão, em 1589, apenas se encontravam em Lisboa duas naus, três galeões antigos, incluindo um galeão e as duas zavras que participaram na Armada de Inglaterra, para além dos cinco novos galeões que tinham sido mandados fazer e que cujo aprontamento se encontrava em conclusão<sup>74</sup>. Os restantes galeões sobreviventes de 1588 encontravam-se em diversos portos do Norte da Península Ibérica<sup>75</sup>.

É exactamente nessa altura que, em simultâneo, se deu início a um período de vários anos em que, na Carreira da Índia, ocorreram elevadas

---

<sup>71</sup> AGS GA, Leg.327, fol.35.

<sup>72</sup> David Goodman, *op. cit.*, p.8.

<sup>73</sup> AGS E, Leg.436, fol.144.

<sup>74</sup> Havia referência a mais um galeão ainda em construção no Porto. *Livro Náutico*, BNL-Reservados, cod.2257, fol.43v.

<sup>75</sup> Augusto Salgado, *Os navios de Portugal na Grande Armada*, Lisboa, Editora Prefácio, 2004, p.111.

perdas de navios motivadas por vários naufrágios e situações anómalas<sup>76</sup>. Essa realidade encontra-se claramente demonstrada nos últimos estudos sobre a Carreira da Índia, que indicam que este período negro teve início em 1585 e foi particularmente grave entre 1591 e 1595 com perdas superiores aos 50%<sup>77</sup>.

Estes acontecimentos inesperados agravaram ainda mais a falta de meios navais da Coroa lusitana, nomeadamente de naus, para a Carreira da Índia, tendo a compra de duas destas naus, para integrar uma possível nova armada contra Inglaterra, contribuído ainda mais para o agravamento da situação de escassez<sup>78</sup>.

Estas duas situações – o maior empenhamento dos estaleiros da Ribeira das Naus em construir galeões e o aumento súbito de perdas na Carreira da Índia –, em simultâneo, originam o que pode ser considerado o início da decadência da marinha da Coroa de Portugal.

Esta situação de escassez de meios navais leva, desde logo, e como medida imediata, a que os galeões da Coroa de Portugal, cuja construção tinha sido ordenada pelo monarca e que estavam a terminar o seu aprontamento, fossem “transferidos” para a Carreira da Índia e “transformados” em naus<sup>79</sup>.

---

<sup>76</sup> James C. Boyajian, *Portuguese trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640*, Baltimore and London, Johns Hopkins University Press, 1993, p.24.

<sup>77</sup> Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas na "Carreira da Índia"*, Lisboa, GTMECDP, 1998, pp.106-107.

<sup>78</sup> AGS GA leg.287, fol.110.

<sup>79</sup> Augusto Salgado, *Seis galeões da Coroa de Portugal para Filipe II*, Lisboa, Academia de Marinha, 2001, p.14. No entanto, estas situações continuaram a decorrer durante os 60 anos de período dualista, como ocorreu em 1633. Ignácio da Costa Quintella, *Annaes da Marinha Portuguesa*, IV memória, Lisboa, Ministério da Marinha, 1975, p.220.

Simultaneamente, em 1592 são devolvidos à Coroa de Portugal os “velhinhos” galeões sobreviventes de 1588 e do célebre combate com o navio inglês *Revenge*, em 1591<sup>80</sup>, e que, até à data, integravam uma esquadra própria de Portugal, conforme o monarca tinha estabelecido em 1583<sup>81</sup>.

A partir do momento da sua devolução à Coroa de Portugal e à “transferência” dos seis novos galeões mandados construir por Filipe II de Espanha, para a Carreira da Índia, surge um momento em que os estaleiros reais, nomeadamente os da Ribeira das Naus, se vão dedicar, quase em exclusividade, à construção de naus. A Coroa é obrigada a recorrer a outras soluções para suprimir as necessidades, nomeadamente através do empréstimo ou compra de navios em Castela<sup>82</sup>.

É com este pano de fundo que o autor desconhecido do designado *Livro Náutico*<sup>83</sup>, ou então por este compilado, propõe ao seu monarca, em 1591 ou já em 1592, a governação do Reino de Portugal através da implementação do *Livro da Caixa*. Segundo o autor, a utilização deste método, que era habitualmente seguido entre os mercadores e homens de negócios, permitiria aos Vedores da Fazenda e aos outros oficiais da Coroa saberem o despacho ordinário do Reino e, deste modo, que o monarca fosse mais bem servido.

---

<sup>80</sup> Esses navios, face à longa e intensa utilização, acabam por nunca mais voltaram a navegar. Augusto Salgado, *Os navios de Portugal na Grande Armada*, Lisboa, Prefácio, 2004, p.121.

<sup>81</sup> BA 50-V-28, fol.167.

<sup>82</sup> Augusto Salgado, “Galeones de Felipe II al servicio de la Corona de Portugal”, *RHN*, nº82, Madrid, 2003, pp.81-90 e Augusto Salgado, *Seis galeões da Coroa de Portugal para Filipe II*, Lisboa, Academia de Marinha, 2001.

<sup>83</sup> Sobre este documento consultar Francisco Contento Domingues, *op. cit.*, pp.174-184.

Afirma ainda que, apesar dos bons resultados para os particulares, este modelo era algo que nenhum monarca da época seguia.

Para exemplificar como funcionava, o autor apresenta uma precisa relação das receitas e despesas do Reino de Portugal e inclui a sua preocupação principal, a reposição dos meios navais da Coroa.

Neste sentido, indica não só os custos necessários para o aprontamento dos navios que se encontravam em Lisboa no ano de 1591 mas, também, o orçamento para construção de 12 novas velas para irem à Índia (incluindo dois galeões de 500/600 tons, quatro de 300/400 tons e duas caravelas de 160 tons), não se esquecendo o autor de incluir a manutenção desses meios durante seis anos<sup>84</sup>.

Aparentemente, esta proposta não terá sido aceite levando a que, nos finais de 1592, muito provavelmente por falta de meios materiais e financeiros para obter os meios navais - para o qual terá contribuído de uma forma decisiva o facto de só ter regressado nesse ano uma nau da Índia<sup>85</sup> - foi criado o «Tribunal do Consulado» de Lisboa.

Apesar da designação, tratava-se de uma verba, que era obtida através da introdução de uma nova taxa de três por cento sobre as mercadorias que entravam e saíam do reino<sup>86</sup>, com o objectivo principal de sustentar a Armada da Costa<sup>87</sup> e, também, a Armada das Ilhas<sup>88</sup>. Contudo, por vezes também era

---

<sup>84</sup> *Livro Náutico*, BNL-Reservados, cod.2257, fols.131ss.

<sup>85</sup> James C. Boyajian, *op. cit.*, p.248.

<sup>86</sup> Criado por Alvará de 28 de Novembro de 1592. Fernando Bouza Alvarez, *op. cit.*, p.139.

<sup>87</sup> Gastão de Melo Matos, "Formação do terço da armada e as suas primeiras campanhas", *ACMN*, tomo LXII, nº 7, 8 e 9, Lisboa, JUL/AGO/SET 1931, p.8.

utilizado no aprontamento de outras forças navais, como as decorrentes da necessidade de perseguir corsários na costa da Guiné<sup>89</sup>.

No ano seguinte, mais concretamente em 6 de Fevereiro de 1593, um novo Alvará expande o documento anterior de modo a passar a incluir as vilas de Peniche, Buarcos, Aveiro, Vila do Conde, Esposende, Viana do Castelo e Caminha, para além da cidade do Porto, para a protecção de todos aqueles que andem no mar, naturais e estrangeiros<sup>90</sup>. Para além das verbas recolhidas através desta taxa, a fazenda real contribuía anualmente com 20.000 cruzados<sup>91</sup>.

Todo o dinheiro obtido através deste imposto era encaminhado para uma repartição com sede em Lisboa, que utilizava essa verba para pagar às tripulações, quando eram exclusivamente portuguesas. No entanto, logo no ano seguinte à sua implementação, que tanto mal-estar causou entre os portugueses, Filipe II de Espanha, apoderou-se do dinheiro para outros fins<sup>92</sup>, numa altura em que os corsários ingleses infestavam a costa de Portugal<sup>93</sup>.

---

<sup>88</sup> Joaquim Veríssimo Serrão, "Portugal: de 1580 a 1600", *Actas do Congresso Internacional As sociedades ibéricas e o mar a finais do século XVI*. Tomo VI, Las Indias, Lisboa, Pavilhão de España da EXPO 98, 1998, p.312.

<sup>89</sup> AGS E, Leg.436, fol.144.

<sup>90</sup> B.U.C., ms. nº2980, fls.78-92, Lisboa, 6 de Fevereiro de 1593, doc. 237, in Francisco Ribeiro da Silva coord., *Filipe II de Espanha, rei de Portugal. Colectânea de documentos filipinos guardados em Arquivos portugueses*, vol.II, Zamora, Fundación Rei Afonso Henriques, 2000, p.224.

<sup>91</sup> Francisco Caeiro, *O arquiduque Alberto de Áustria. Vice-rei de Portugal. 1583-1593*, Lisboa, Edição do Autor, 1961, p.115.

<sup>92</sup> Essa prática ocorreu por diversas vezes, nomeadamente em 1612, obrigando mesmo o regente a escrever directamente ao monarca sobre o assunto. AGS E, Leg.436, fol.139.

<sup>93</sup> Joaquim Veríssimo Serrão, *op. cit.*, p.312.

Segundo um testemunho da época, esta nova taxa que era paga pelos comerciantes foi alvo de duras críticas por parte da população, porque levou a uma subida dos preços dos bens, para compensar a parte que era entregue ao monarca, provocando uma acentuada inflação. Ainda, segundo o mesmo testemunho, até 1598 e desde que tinha sido criado, a força naval iniciada através desta taxa, nunca tinha cumprido a missão que era suposto que desempenhasse<sup>94</sup>.

Esta ideia de utilização “indevida” das verbas está, possivelmente, ligada ao facto de, em 1593, pelas razões já apontadas, não haver navios portugueses para integrar a que foi na altura designada como a «Armada do Consulado». Deste modo, as verbas iniciais dessa nova taxa foram empregues no aprontamento dos galeões de Castela, que tinham sido cedidos, a título de empréstimo, à Coroa de Portugal<sup>95</sup>.

Curiosamente, o material utilizado no aprontamento desses navios foi retirado dos armazéns da Coroa de Castela existentes em Lisboa<sup>96</sup>, incluindo a artilharia a ser embarcada<sup>97</sup>, e não dos locais pertencentes à coroa lusitana.

É no seguimento deste conjunto de eventos que, em 4 de Janeiro de 1594, é proposto ao monarca castelhano que Portugal opte por uma “estratégia ofensiva” no Atlântico<sup>98</sup>. É sugerido que o rei se livre dos “*galeões grandes e inúteis, que só serviam para as armadas de conquista de um reind*”, passando

---

<sup>94</sup> *Memorial de Pero Roiz Soares*, edição de M. Lopes de Almeida, Coimbra, Universidade de Coimbra, 1953, pp.297-298.

<sup>95</sup> AGS GA Leg.453, fol.184 e 351.

<sup>96</sup> AGS CMC2 leg.1029 de 04 de Abril de 1593 e de 19 de Novembro de 1593.

<sup>97</sup> AGS GA leg.372, fol.309 e leg.374, fol.23(?) de 3 de Junho de 1593.

<sup>98</sup> Jan Glete, *op. cit.*, pp.18-21.

estes para a Carreira da Índia, e que fossem construídos navios de 250 a 300 toneladas, capazes de guardar as costas e até navegar em todos os rios de França. Os navios grandes deveriam, ainda segundo a mencionada proposta, ser utilizados para a Carreira da Índia<sup>99</sup>.

Propostas semelhantes são apresentadas para as forças navais de Castela; uma surge ainda em 1594, em que é sugerida a construção 15 navios de 400 a 70 toneladas<sup>100</sup>. No ano seguinte, a questão volta a ser colocada, argumentando agora através de exemplos como a perda das naus da Índia às mãos dos navios corsários ingleses, que eram de menores dimensões<sup>101</sup>. Mas, aparentemente, a situação dever-se-á ter mantido em Castela pois, em 1623, é proposto ao monarca que os três galeões grandes de Nápoles fossem “guardados”, por ser muito dispendiosa a sua utilização, a não ser para “*grandes jornadas ou combater grandes armadas inimigas*”<sup>102</sup>.

Será também neste sentido que é proposto aos governadores do reino de Portugal, ainda nesse mês de Janeiro de 1594, um orçamento para uma armada de oito velas ligeiras, incluindo dois galeões de 300/350 toneladas, quatro de 200/250 toneladas<sup>103</sup> e duas zavras de 80 toneladas<sup>104</sup>.

---

<sup>99</sup> AGS GA leg.398 fol.31.

<sup>100</sup> AGS GA, Leg.414, fols.21 e 22.

<sup>101</sup> AGS GA, Leg.428, fol.152.

<sup>102</sup> AGS GA, Leg.3148 a 14 de Abril de 1623.

<sup>103</sup> Os navios de 250 toneladas seriam construídos segundo o modelo apresentado por Pedro Lopes Soto e baseados em modelos ingleses. AGS GA Leg. 403, fol.242 ou segundo modelo francês. AGS GA Leg.423, fol.28.

<sup>104</sup> *Livro Náutico*, BNL-Reservados, cod.2257, fols.71ss.

A proposta que foi enviada ao monarca no final do ano é ligeiramente diferente e com menor número de velas, pois só inclui uma capitania de 250 toneladas<sup>105</sup>, uma almiranta de 150 toneladas e dois navios de 80 toneladas e um patacho, num total de 600 toneladas<sup>106</sup>. Esta redução do número de meios navais prendia-se, mais uma vez, com a falta de verbas<sup>107</sup>.

Alguns dias mais tarde, o conde de Portalegre<sup>108</sup>, verificando que o aprestamento da armada se encontrava atrasado, responsabilizou-se pessoalmente perante o monarca pelo aprontamento dessa força naval, sem contar com as verbas de consulado para a armada ordinária, apesar de também haver falta de dinheiro para aprontar as naus da Índia<sup>109</sup>. Esta falta de verbas para acabar o aprontamento de navios para a guerra volta a estar intrinsecamente ligada ao facto de, na Carreira da Índia, apenas ter regressado uma única nau em 1594<sup>110</sup>.

Contudo, em 1595, manteve-se a falta de embarcações comerciais, o monarca tentou implementar algumas medidas para tentar evitar que caíssem em mãos dos corsários ingleses. Proíbe assim que, para o comércio na costa de Portugal, os navios tenham porte entre 20 e 130 toneladas, já que por não

---

<sup>105</sup> Este seria segundo o modelo apresentado por Pedro Lopes de Soto. MNM Ms391, nº1184, fol.313.

<sup>106</sup> MNM ms 391, fol.351, a 03 de Dezembro de 1594 e AGS GA, Leg.423, fol.29.

<sup>107</sup> AGS GA, Leg.423, fol.28.

<sup>108</sup> D. João da Silva, um dos membros da Junta de Governadores que governou entre 1593 e 1600. Roseli Santaella Stella, *op. cit.*, p.241.

<sup>109</sup> AGS GA leg.408, fol.138.

<sup>110</sup> James C. Boyajian, *op. cit.*, p.249.



serem tão velozes como os de Alfama, nem suficientemente fortes para fazer frente aos ataques, eram os navios que os ingleses mais tinham capturado.

Ordenou, ainda, que fossem promulgadas, de novo, as antigas pragmáticas do reino de Portugal, que beneficiavam quem construísse navios grandes ou pequenos e a gente de mar do reino<sup>111</sup>.

No entanto, o governador conde de Portalegre, não conseguiu cumprir completamente a sua promessa pessoal de aprontar os navios pois, em 7 de Janeiro de 1595, a verba necessária para a construção dos navios acabou por vir do consulado de Portugal e da própria Coroa<sup>112</sup>. Mesmo assim, esta escassez de financiamento, possivelmente, apenas terá permitido a construção de quatro navios, da nova traça, mas todos muito veleiros e eficazes<sup>113</sup>.

Parte dos navios foram construídos no Porto tendo, inclusivamente, sido sugerido que fossem terminados nessa cidade de modo a evitar as despesas com o seu transporte para Lisboa. Mesmo com estas propostas, e apesar de não ter cumprido com o que se tinha comprometido, o monarca estava satisfeito por o conde de Portalegre ter assumido a seu cargo as "*coisas da armada do Consulado*" e esperava que o aprontamento dos navios ainda terminasse dentro do previsto<sup>114</sup>.

---

<sup>111</sup> AGS GA, Leg.431, fol.63.

<sup>112</sup> MNM Ms 396, nº 55, fol.245 e AGS GA Leg.423, fol.29.

<sup>113</sup> AGS GA Leg.423, fol.28.

<sup>114</sup> I.A.N./T.T., *Corpo Cronológico*, Maço 113, doc. 12, Madrid, 13 de Março de 1595, doc. 265 in Francisco Ribeiro da Silva coord., *op. cit.*, pp.401-405.

Não obstante todos os esforços e empenho nesse sentido, em Janeiro do ano seguinte, nem todos os navios se encontravam prontos, mesmo depois do próprio governador ter emprestado dinheiro para terminar a sua construção<sup>115</sup>.

Contudo, em Outubro de 1596 largou de Lisboa e da Corunha uma força naval, sob o comando do Capitão-general D. Martin de Padilla, com a missão de atacar Brest<sup>116</sup>. Esta armada incluía, para além de cerca de 2.200 soldados portugueses, nove navios aprontados por conta da Coroa de Portugal<sup>117</sup>.

Em 1597 a situação não melhorou pois, mais uma vez, apenas regressou uma nau da Índia<sup>118</sup> mas, mesmo assim, os galeões de Castela que anteriormente tinham sido cedidos a título de empréstimo à Coroa de Portugal, foram devolvidos<sup>119</sup>.

A realidade vivida no ano seguinte espelha bem o baixo nível que a Marinha portuguesa atingiu, quando a presença de uma armada inglesa ao largo de Lisboa não permitiu que as quatro naus que tinham sido aprontadas para a Índia e um galeão para Malaca se fizessem ao mar, voltando a regressar ao interior do porto de Lisboa em Maio<sup>120</sup>. Não havendo mais navios em Lisboa,

---

<sup>115</sup> I.A.N./TT, Fragmentos, parte I, maço 113, doc.40.

<sup>116</sup> Henry Kamen, *Filipe I*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2008, p.426.

<sup>117</sup> Infelizmente, os documentos não especificam que navios eram, apenas que eram nove, num total de 6.320 toneladas. HHSa, *Spanien, Varia*, karton 3, f, f.276. No entanto, sabemos que entre os 25 navios afundados, encontrava-se o galeão *S.Filipe e Santiago* (de 500 toneladas, 140 soldados e 60 marinheiros) e uma galizabra (350 toneladas, 120 soldados e 60 marinheiros) de Portugal, que não perderam ninguém. MNM Ms392, nº1267, fol.66.

<sup>118</sup> James C. Boyajian, *op. cit.*, p.249.

<sup>119</sup> AGS GA, Leg.453, fol.184.

<sup>120</sup> A.G., «Subsídios para o estudo da Carreira da Índia», *ACMN*, Vol. CXXI, Lisboa, JAN-MAR 1991, p.139.

os navios que não seguiam para o Oriente acabaram por ser integrados na Armada das Ilhas, onde se juntaram a outros dois galeões, algumas urcas e navios menores, num total de 14 navios<sup>121</sup>.

É neste momento que ocorre o segundo momento fulcral para a Armada de Portugal, em que a conjugação da falta de navios e as novas necessidades para o Oriente fazem com que, a partir desta data, e para a historiografia naval portuguesa, nunca mais as armadas de Castela incluam esquadras separada da Coroa de Portugal, incluindo apenas navios isolados<sup>122</sup>.

A falta de navios era tão grave que, em 1599, Martín de Bertendona recebeu ordens para permitir que as autoridades portuguesas escolhessem seis dos galeões que tinham sido construídos entre 1598-99 na Biscaia e na Guipúzcoa, para irem à Índia. Essa aquisição tornou-se possível porque os anos de 1598 e 1600 foram dos que trouxeram mais rendimentos para a Casa da Índia e, subsequentemente, maior valor na verba do Consulado<sup>123</sup>. Nos inícios de 1600 esta ordem teve de ser repetida, tendo o empréstimo ocorrido em Março desse ano<sup>124</sup>.

Este último impulso por parte de Filipe II de Espanha permitiu que, nos primeiros anos do reinado do seu filho, apoiada por uma conjuntura mais pacífica na situação mundial, a marinha de guerra do monarca Habsburgo

---

<sup>121</sup> Artur Teodoro de Matos, *op. cit.*, pp.418-465.

<sup>122</sup> As únicas exceções são as Armadas que foram ao Brasil, em especial a de 1625 e 1631.

<sup>123</sup> James C. Boyajian, *op. cit.*, p.250.

<sup>124</sup> Charles Ralph Boxer, "The papers of Martín de Bertendona, a basque admiral of Spain's golden age, 1586-1604", in *Opera Minora*, vol.I, Lisboa, Fundação Oriente, 2002, p.303.

aparentasse estar a passar um melhor momento, pelo menos até 1621, ano terminal da trégua.

Deu-se, assim, início a quase uma década, entre 1600 e 1609, durante a qual foi enviado para o Oriente o maior número de navios, 68, incluindo diversos galeões<sup>125</sup>, apesar de terem ocorrido anos com retornos da Índia muito reduzidos, como foi o caso de 1608, quando só regressou um navio<sup>126</sup>.

Esses 6 galeões iniciais, o *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. de Bigonha*, *Santo Antonio*, *São Simão*, *Santiago o Maior*, *Salvador* e o *São João Evangelista*<sup>127</sup>, largaram em Abril de 1601 em direcção ao Oriente, juntamente com 3 naus, perdendo-se vários destes galeões nessa viagem<sup>128</sup>.

As verbas não estavam, porém, a ser aplicadas na construção de galeões para proteger as armadas que regressavam das conquistas de Portugal; eram utilizadas para pagar e aprontar outros navios que cumpriam essas funções. A supervisionar a regularidade de toda esta situação e a garantir que as verbas eram devidamente aplicadas, encontrava-se o tribunal e o juízo do Consulado.

No entanto, em 13 de Fevereiro 1602, quando esses órgãos foram suprimidos, deixou de existir qualquer controlo nacional sobre o destino dessas verbas, que provocou uma maior revolta nos portugueses foi o facto de verem os seus navios a apodrecer lentamente no Tejo<sup>129</sup>.

---

<sup>125</sup> James C. Boyajian, *op. cit.*, p.187.

<sup>126</sup> *Id.*, *op. cit.*, p.251.

<sup>127</sup> Isidoro Calzada, *El almirante Martín de Bertendona*, nº 279, ano XXIV, Martxo, 1998, p.54.

<sup>128</sup> Para mais pormenores sobre o destino destes navios, ver A.G., *op. cit.*, p.141.

<sup>129</sup> Luiz Augusto Rebello da Silva, *História de Portugal nos séculos XVII e XVIII*, tomo V, Lisboa, Imprensa Nacional, 1871, pp.63-64.

Surgiu, então, uma nova modalidade na preparação das forças navais do monarca, incluindo a portuguesa, em que o aprontamento inicialmente, e depois, também, a construção dos navios, passou a ser da responsabilidade de particulares, sob contratos de arrendamento. Surgiram depois vários portugueses envolvidos nessas actividades, mesmo para a Coroa de Castela.

A primeira situação surge logo em 1603, quando um homem de negócios português, João Nunes de Correia, se comprometeu a armar a esquadra da Guarda da Carreira das Índias e, dois anos depois, a construir 10 galeões novos<sup>130</sup>.

No ano seguinte, em 1604, a entretanto criada *Junta de Fábricas* elabora quatro contratos com os súbditos portugueses Manuel Gomes Acosta, Fernando Dias de Silva e João de Lisboa, para as provisões de abastecimentos para a gente de mar e guerra que navegasse nas esquadras de Castela e Biscaia, bem como na que servisse nas Ilhas da Terceira e Madeira. Contratam, também, a construção de 13 navios para a esquadra de Portugal – um de 500, dois de 400, dois de 300, quatro de 200, dois patachos de 100 e duas galizabras de 50 toneladas<sup>131</sup>.

Mais de um ano depois, a Junta de Fábrica anuncia que, de acordo com uma consulta enviada ao monarca a 18 de Setembro de 1604, Portugal tinha apenas alguns navios prontos, dos 13 que tinha obrigação de armar. Informa,

---

<sup>130</sup> Este é também responsável pelo contrato de construção de quatro novos galeões, a construir em Ribadeo, entre 1606 e 1610, para a Armada da Galiza. Maria del Carmen Saavedra Vázquez, "La formación de armadas y sus efectos sobre el territorio: el ejemplo de Galicia, 1580-1640", *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, vol. V, 2006, p.67.

<sup>131</sup> AGS GA, Leg.3145, de 7 de Janeiro de 1604.

ainda, que faltava pagar os galeões da armada de Castela que lhes tinham sido emprestados e que, entretanto, já tinham sido devolvidos a Castela<sup>132</sup>.

A falta de capital reflecte-se até na dificuldade em conseguir aprontar duas caravelas e um galeão, a serem enviados todos os anos para ir limpar as costas da Guiné e de Cabo Verde. O assunto tinha mesmo sido colocado pelo Conselho de Portugal, à Junta da Fazenda que, por sua vez, o encaminhou para uma Junta das Armadas que se reuniu em Lisboa<sup>133</sup>.

No entanto, esta Junta estava convencida que em 1606, com os 13 galeões que o monarca tinha mandado Manuel Gomes de Costa construir, em Quatro Villas e no senhorio da Biscaia, seria mais fácil à Coroa de Portugal cumprir com as suas obrigações<sup>134</sup>.

Ainda nesse ano, a presença de várias esquadras de corsários, nomeadamente franceses<sup>135</sup>, ao largo das costas peninsulares, impedem que os 10 galeões construídos na Biscaia e os dois galeões portugueses<sup>136</sup>, que estavam previstos seguir para o Oriente<sup>137</sup>, larguem de Lisboa e sejam, antes,

---

<sup>132</sup> Mas não eram só galeões que eram adquiridos em Castela, em 1605; também foi adquirida na Biscaia uma nau para ir à Índia. BA 51-V-84, fols.53-53v.

<sup>133</sup> Santiago de Luxán Meléndez, *op. cit.*, p.129.

<sup>134</sup> AGS GA, Leg.3145, de 6 de Julho de 1605.

<sup>135</sup> AGS GA, Leg.663, fol.62.

<sup>136</sup> Estes dois galeões encontravam-se em mau estado que, logo à saída da barra de Lisboa, tiveram de arribar, o que levou um almirante de Castela a duvidar se alguma vez os navios chegariam à Índia. AGS GA, Leg.663, fol.53.

<sup>137</sup> Estes galeões e as naus foram preparados de acordo com um contrato efectuado com Ruy Dias Angel, Jerónimo d'Oliveira Angel e Diodgo Rodrigues d'Évora, tendo o Conselho da Fazenda adiantado 40.000 cruzados. James C. Boyajian, *op. cit.*, p.93.

integrados numa força naval, sob o comando de D. Luís Fazardo. Este faz percorrer a costa e as ilhas com o objectivo de limpar o mar dos corsários<sup>138</sup>.

A impossibilidade dos navios largarem para a Índia e, consequentemente, impedirem que em 1607 a Coroa recebesse as verbas previstas do contrato das especiarias<sup>139</sup>, originaram que, ainda nesse Verão, o Conselho de Guerra determinasse que a Armada do Mar Oceano passasse a contar com 40 navios, divididos em três esquadras<sup>140</sup>. Uma iria ter como base os portos do Norte de Espanha e, como missão, patrulhar até ao Canal da Mancha; uma outra para patrulhar o Estreito de Gibraltar, sediada em Cádiz e, a terceira, seria baseada em Lisboa.

Esta última força naval seria o núcleo central dessa Armada que, durante o reinado de Filipe IV de Espanha, por vezes operou fora da sua zona habitual, chegando a navegar até às Américas<sup>141</sup>, ao Mediterrâneo e até Flandres<sup>142</sup>. A armada do Consulado de Portugal integrava essa força e o Conselho de Portugal é que definia o porte, o número de gentes, abastecimentos, munições, artilharia e armas, para os navios<sup>143</sup>.

---

<sup>138</sup> AGS GA, Leg.657, fol.49.

<sup>139</sup> Esta falta de verbas leva também a que a preparação dos navios para a Carreira da Índia fosse efectuada por ajuste directo da coroa, em vez de contrato, como era habitual. Santiago de Luxán Meléndez, *op. cit.*, p.125.

<sup>140</sup> Uma esquadra na Biscaia, com 15 navios, outra entre Finisterra e o Cabo de São Vicente e a última entre São Vicente e o Norte de África.

<sup>141</sup> Foi o que ocorreu em 1629, quando a maior parte dos navios das forças navais que foram às Américas eram navios da Armada do Mar Oceano. Carla Rahn Phillips, *Seis galeones para el rey de España*, Madrid, Alianza Editorial, 1991, p.170.

<sup>142</sup> *Id.*, *op. cit.*, p.34.

<sup>143</sup> AGS GA, Leg.635, fol.95.

Contudo, a escassez de meios navais obrigou à utilização de navios mercantes “militarizados”, apesar de terem sido construídos cinco navios por contrato para a Coroa de Portugal, para defender a sua costa<sup>144</sup>.

Já com o objectivo de reforçar o Oriente, a Coroa de Portugal elabora orçamentos para a compra de 12 galeões na Alemanha<sup>145</sup> que, no ano seguinte, e num esforço nunca mais igualado, largam para a Índia, integrando uma das mais fortes forças navais para lá enviadas desde sempre, contabilizando, no total, dez galeões, cinco naus, duas urcas, um patacho e uma caravela<sup>146</sup>.

Desse conjunto de navios, cinco deles, apesar das dificuldades em conseguir obter as verbas necessárias, foram enviados para patrulhar as costas africanas<sup>147</sup>.

Esta dupla necessidade de navios no Atlântico e no Oriente, provocou, naturalmente, uma enorme sobrecarga em todo o sistema de construção naval da Coroa de Portugal. Apesar de, em 1609, existirem em Portugal um total de 269 navios, incluindo doze galeões de 800 toneladas<sup>148</sup>, poucos seriam da Coroa de Portugal.

Uma falsa sensação de segurança, sentida após a assinatura das tréguas com as Províncias Unidas, em 1609, levou a uma decadência dos meios navais tendo, no entanto, os bons resultados conseguidos com o Consulado entre

---

<sup>144</sup> I.A.A. Thompson, *op. cit.*, pp.238.

<sup>145</sup> BA, 51-VIII-18, pp. 22 e 45.

<sup>146</sup> A.G., *op. cit.*, pp.146-7.

<sup>147</sup> Santiago de Luxán Meléndez, *op. cit.*, pp.129-130.

<sup>148</sup> Frédéric Mauro, *Portugal, o Brasil e o Atlântico. 1570-1670*, vol.II, Lisboa, Editorial Estampa, 1997, p.199.



1608 e 1610 renderam 100.000 cruzados por ano<sup>149</sup>, sido utilizados para a construção de novos galeões para a coroa portuguesa, muito provavelmente a pensar no Oriente.

Em termos comparativos, enquanto Filipe II de Espanha mantinha, permanentemente, entre 40 a 60 navios, num total de cerca de mais de 20.000 toneladas, em 1598, o Conselho da Guerra queria uma frota de 52 a 60 navios, num total de 32.000 toneladas.

Em 1606 apenas se previa uma frota de 40 navios, de 11.000 toneladas e, em 1617, 30 navios com 8.000 toneladas<sup>150</sup>. Contudo, no ano anterior, em 1616, a Armada do Mar Oceano apenas era composta por oito galeões, cinco navios, duas caravelas, um patacho e uma embarcação mais pequena<sup>151</sup>. Desses, cinco eram privados e apenas tinham sido fretados para o Verão, e os restantes, à excepção dos dois navios chefes, eram todos muito velhos e sem nunca terem participado na armada.

A gravidade da situação levou a que o Conselho da Guerra apresentasse uma consulta ao monarca alertando para o facto de, se não fosse dado imediatamente início à construção de novos navios, as frotas para as Índias não teriam navios de escolta<sup>152</sup>.

Simultaneamente, em Portugal a situação também era complicada pois, ainda em 1614, o Conselho de Portugal tinha solicitado ao monarca que fossem

---

<sup>149</sup> *Id., op. cit.*, p.202.

<sup>150</sup> I.A.A. Thompson, *op. cit.*, pp.238.

<sup>151</sup> Apesar de, em 1 de Outubro de 1609, os navios da Armada de Flandres terem integrado em Lisboa a Armada do Mar Oceano. Robert A. Stradling, *op. cit.*, pp.39-40.

<sup>152</sup> David, Goodman, *op. cit.*, p.17.

emprestados seis dos galeões da Armada do Mar Oceano, que se encontravam em Lisboa, para ir à Mina<sup>153</sup>. A proposta apresentada refere que esta força seria colocada sob o comando de um fidalgo português de valor e confiança, e explica que esta nova necessidade se devia ao facto dos galeões que se encontravam em construção para a armada da Coroa de Portugal ainda não se encontrarem concluídos<sup>154</sup>.

Nos inícios de 1616, a situação dos navios portugueses ainda não se encontrava normalizada, pois o Conselho de Portugal é obrigado a solicitar o empréstimo de mais galeões de Castela, desta vez para seguirem para a Índia<sup>155</sup>.

Independentemente da proveniência dos navios a serem utilizados pela Armada da Coroa de Portugal, em 1617, o monarca é informado pelo seu Conselho de Estado que o aprontamento dos navios utilizados a serem cedidos, não acarretava quaisquer despesas para Castela porque estas iriam correr a cargo do Consulado<sup>156</sup>.

Contudo, face às dificuldades financeiras que se mantinham em 1618, o governador do Brasil, D. Luís de Sousa, por proposta do monarca, sugere aos comerciantes a criação de um novo imposto, de 4 vinténs por caixa de açúcar, com o objectivo de custear uma força de quatro galeões, para proteger os navios mercantes ao largo da costa do Brasil e, também, na navegação entre

---

<sup>153</sup> Alguns destes navios foram construídos pelo mestre construtor naval da Coroa vizinha, António de Lajaust, entre 1614 e 1621. Fernando Serrano Mangas, *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*, [s.l.], Banco de España, 1989, p.53.

<sup>154</sup> AGS E, Leg.436, fol.172.

<sup>155</sup> AGS E, Leg.437, fol.218.

<sup>156</sup> AGS E, Leg.437, fols.118, 139 e 140 a 142.

Portugal e Brasil e regresso<sup>157</sup>. Simultaneamente, de modo a garantir o tráfego através do Atlântico, são utilizadas diversas estratégias, nomeadamente a utilização de navios menores, cuja missão não era a de combater os corsários, como aconteceria com as naus mas, antes, a de evitar o combate.

A situação de decadência das forças navais dos monarcas Habsburgos só é invertida em 1618, com a substituição do duque de Lerma, que desempenhava funções de valido de Filipe III de Espanha, por Baltasar de Zúñiga, que tinha participado na Armada de 1588, e do seu sobrinho, o conde de Olivares<sup>158</sup>.

Na proposta anterior, tinham sido os próprios comerciantes a inviabilizar o projecto. Porém, em 1620, quando foi apresentado um novo projecto para a escolta dos navios que regressavam do Brasil, desta vez armando 12 navios de 250 toneladas cada, divididos em duas forças, uma para escoltar as armadas que saíam de Lisboa e outra do Brasil, respectivamente, foi o próprio Conselho da Fazenda que achou que, por as naus serem de maior parte, normalmente as 250 e as 300 toneladas, estas providenciavam uma autoprotecção suficiente<sup>159</sup>.

É neste enquadramento geral que, em 1620, o vice-rei de Portugal, o marquês de Alenquer, informa o monarca sobre a celebração do contrato de construção de quatro galeões para a armada de Portugal, de 150 a 200 toneladas, com Cristóvão Machado, natural de Peniche. Este contrato tinha sido

---

<sup>157</sup> Leonor Freire Costa, *O transporte do Atlântico e a Companhia Geral do comércio do Brasil (1580-1663)*, Lisboa, CNCDP, 2002, p.213.

<sup>158</sup> David Goodman, *op. cit.*, p.17.

<sup>159</sup> Leonor Freire Costa, *op. cit.*, p.214.

elaborado através da consignação das sisas aplicadas à armada<sup>160</sup> e, inicialmente, ninguém tinha mostrado interesse para ficar com o contrato ordenado pelo monarca. No entanto, na sua proposta, Cristóvão Machado terá oferecido um menor valor por tonelada, razão porque lhe tinha sido atribuído o contrato<sup>161</sup>.

O Conselho da Fazenda, posteriormente, tentou alterá-lo, propondo que os primeiros dois galeões fossem de 150 a 200 toneladas mas os outros dois de 400 a 500 toneladas, e todos de acordo com as características definidas nas instruções régias. Esta alteração não foi aceite por Cristóvão Machado.

A construção dos galeões decorria no Porto, tendo o contratador comprometido-se a entregar dois até ao Verão e os outros dois só no ano seguinte. Para verificar se os navios estavam a ser construídos de acordo com as instruções régias, foi nomeado D. António de Ataíde<sup>162</sup>.

Com o objectivo de identificar as necessidades do reino de Portugal, ainda nesse ano, foram efectuados levantamentos dos navios, preferencialmente de construção biscainha existentes na Andaluzia e nos portos da Biscaia<sup>163</sup>. Tinham como propósito ser utilizados numa armada de socorro

---

<sup>160</sup> Embora os documentos nada digam, deverá ser das armadas da Índia.

<sup>161</sup> AGS SP, Leg.1552, fols.302-302v.

<sup>162</sup> AGS SP, Leg.1552, fols.178-178v, 244-244v e 245-246v.

<sup>163</sup> Também foram examinados e vistoriados os navios que se encontravam no Porto e em Aveiro. AGS SP, Leg.1552, fol.339.

para a Índia<sup>164</sup> e na Armada da Costa, a cargo de D. António de Ataíde, e que seria composta por 12 navios<sup>165</sup>.

Regista-se, nesta altura, o início de um segundo período de grande esforço de envio de meios navais para o Oriente, largando de Lisboa mais de 50 navios, mais uma vez incluindo diversos galeões até 1629<sup>166</sup>.

Ainda antes do final de 1620, o monarca, após consultar o Conselho de Guerra, decidiu “fundir” a Armada da Coroa de Portugal com a Armada do Mar Oceano, para melhor poder cumprir com as suas funções de garantir a segurança das armadas das Índias orientais e ocidentais<sup>167</sup>.

Por ter sido uma medida temporária, ou por não ter obtido os resultados esperados, no ano seguinte, as Armadas del Mar Oceano e a de Portugal, voltaram a operar de novo de forma independente<sup>168</sup> e, em 1622, a armada de Castela largou de Lisboa sob o comando do almirante Antonio de Oquendo. Era constituída por quatro galeões, uma urca, dois navios e dois patachos, num total de 3.413 toneladas e 68 peças de artilharia<sup>169</sup>.

Apesar da vitória que esta força obtém sobre uma armada holandesa ao largo do cabo de São Vicente, os sinais de que os holandeses se encontravam a

---

<sup>164</sup> Nesse ano não seguiu nenhum galeão para a Índia mas, em 1621 foram preparados seis, embora só quatro é que tivessem largado. A.G., *op. cit.*, pp.151-2. Mais uma vez as relações da Carreira da Índia nada referem sobre a origem dos galeões.

<sup>165</sup> AGS SP, Leg.1552, fols.337-337v, 417-421v, 422-422v, 441-444v, 519-519v e 521-540v.

<sup>166</sup> James C. Boyajian, *op. cit.*, p.187.

<sup>167</sup> MNM Ms379, nº813, fol.253.

<sup>168</sup> BGUC – Reservados, Ms.3074 – *Coriosidades de Gonçallo de Sousa*, p.136 e AGS GA, Leg.3147, de 27 de Maio de 1621.

<sup>169</sup> Frédéric Mauro, *op. cit.*, p.67 e Frazão de Vasconcelos, *Subsídios para a história da Carreira da Índia no tempo dos Filipes*, Separata do Boletim Geral do Ultramar, Lisboa, 1960, pp.6-7.

preparar um possível ataque ao Norte de África, mais concretamente contra Mogador, fizeram com que, no final do período de navegação desse ano, se reunissem em Lisboa as várias esquadras de Castela<sup>170</sup>.

Em 1623, e tendo largado para a Índia outros três galeões, Portugal viu-se de novo forçado a pedir mais quatro galeões à Coroa de Castela, para reforçar os seis que possuía e que constituíam a Armada das Ilhas. Esses pedidos elaborados pelo Conselho de Portugal tiveram um parecer favorável da Junta das Armadas, propondo esta que fossem retirados dois galeões da Armada do Mar Oceano e dois da Armada do Estreito, abastecidos para três meses, desde que a armada portuguesa também protegesse os galeões da prata<sup>171</sup>.

Esta aparente facilidade em ceder a Portugal navios deveu-se ao facto de, nesse ano de 1623, a Junta das Armadas considerar que já havia navios em excesso no reino, embora dos 70 novos navios planeados e construídos entre 1617 e 1623, apenas seis fossem da coroa<sup>172</sup>.

Todas estas questões relacionadas com os meios navais geraram um elevadíssimo volume de documentação em torno da Junta das Armadas, produzida entre Janeiro e Junho de 1623, que também refer a atribuição de 1.800.000 ducados para os assuntos navais<sup>173</sup>.

Para além da força naval para proteger o regresso dos navios das conquistas, o conde de Portalegre tinha, ainda, a seu cargo o aprontamento de

---

<sup>170</sup> Rafael Estrada, *El almirante Antonio de Oquendo*, Madrid, 1943, pp.89-90.

<sup>171</sup> AGS GA, Leg.3148, de 19 e 25 de Abril de 1623.

<sup>172</sup> I.A.A. Thompson, *op. cit.*, pp.242-245.

<sup>173</sup> Robert A. Stradling, *op. cit.*, p.86.

uma esquadra de socorro para a Índia, que devia largar no ano seguinte. Neste sentido, propôs que fossem comprados mais quatro dos galeões que estavam a ser construídos sob contrato na província da Guipuzcua, para uma armada de oito galeões e dois patachos, e que iam integrar a Armada del Mar Oceano. Contudo, o facto de os navios estarem a ser construídos sob contrato, obrigava a que a compra tivesse a aprovação prévia do Conselho de Guerra.

Desta vez, a pretensão da Coroa de Portugal teve a oposição da Junta das Armadas que, apesar de compreender os interesses dos contratadores em vender os navios, estes, para além de estarem a ser construídos sob contrato real, também estavam a ser construídos para a guerra e não para o comércio. Em alternativa, sugere que, se Portugal precisava de quatro ou seis galeões, que os comprasse no porto de Pasage, onde se encontravam nove ou dez galeões particulares, de 550 a 600 toneladas, construídos segundo as novas ordenanças e que seriam mais apropriados para irem à Índia<sup>174</sup>.

Não sabemos qual foi a solução que o monarca autorizou mas, em 1624, largaram de Lisboa para o Oriente seis galeões<sup>175</sup>, sendo a maioria, muito provavelmente, de construção castelhana<sup>176</sup>.

Nos finais de 1624, e após a captura da Baía pelos rebeldes holandeses, começa a preparar-se uma expedição naval com a missão de expulsar os invasores. Nessa força, estaria incluída a Armada de Portugal que deveria, no regresso, passar nos Açores e assim cumprir as tarefas que habitualmente lhe

---

<sup>174</sup> AGS GA, Leg.3148, de 7 de Maio de 1623.

<sup>175</sup> A.G., *op. cit.*, pp.153-4.

<sup>176</sup> BGUC – Reservados, Ms.3074 – *Coriosidades de Gonçallo de Sousa*, pp.49-53.

eram atribuídas. Seria composta pelo número habitual de navios, seis a dez, incluindo os dois galeões que estavam a ser construídos no Porto<sup>177</sup>. Para financiar esta expedição o monarca aproveitou todos os recursos financeiros disponíveis, chegando mesmo a utilizar as verbas destinadas às armadas ordinárias e das fortalezas<sup>178</sup>.

A resposta a este novo desafio foi superior ao inicialmente previsto, acabando a armada da Coroa de Portugal por ser composta por 22 navios, dos quais apenas quatro eram galeões, sendo os restantes naus e urcas<sup>179</sup>.

Os dois galeões que estavam a ser construídos no Porto faziam parte de um contrato estabelecido entre o Conselho da Fazenda e Baltazar da Maia e Fernão da Luz, e teriam uma quilha de 17 *rumos* e 500 a 540 toneladas. Para além destes galeões, o contrato também previa a construção de dois navios mais pequenos, de 12 *rumos* e 150 toneladas<sup>180</sup>.

No ano seguinte ao envio da força com destino ao Brasil, e com o objectivo de restituir a força naval portuguesa, foi elaborado um estudo e respectiva consulta, que propunha a formação de uma armada de 10 navios para defender os que vinham do Brasil<sup>181</sup>.

---

<sup>177</sup> MNM Ms379, fol.343, fol.345 e fol.347.

<sup>178</sup> MNM Ms372, fol.255.

<sup>179</sup> BCM, *Códice de D. António de Ataíde*, fols. 86v-87.

<sup>180</sup> Frédéric Mauro, *op. cit.*, p.78.

<sup>181</sup> Museu Britânico, cód. 1.131 - *Colecção Egerton, Papéis vários de Portugal*, tomo I, fl.310.



No seguimento deste processo, é efectuado um novo contrato com dois nobres catalães, Sebastião e Nicolao Judici<sup>182</sup>, para a construção de oito galeões (dois de 500, dois de 400 e dois de 250 toneladas) e um patacho de 100 toneladas, à razão de 16 pessoas por cada 100 toneladas, entre oficiais, marinheiros, artilheiros e grumetes<sup>183</sup>.

Todo este esforço de recuperação da marinha portuguesa sofre, nos inícios de 1627, um duro revés quando ocorre uma das maiores tragédias da Armada de Portugal, com o naufrágio, em terras francesas, de cinco galeões, alguns dos quais tinham participado na expedição de 1625 ao Brasil e de dois naus da Índia<sup>184</sup>.

Este episódio fez com que os Conselhos de Guerra e o de Portugal consultassem a Junta das Armadas sobre a necessidade da Armada do Mar Oceano patrulhar as costas de Portugal, pois Portugal não dispunha de navios para formar qualquer armada<sup>185</sup>.

Resolvido o problema para o imediato, são elaborados, ainda em 1627, dois orçamentos para tentar fazer face à situação: um previa a compra de 12 galeões de 550 toneladas, a ser efectuada em portos da Biscaia e a preços

---

<sup>182</sup> Nicolao e Sebastiano Judici (ou Giudici), já tinham no início doas anos 20 do século XVII, construído oito galeões para a armada do estreito da Catalunha. David Goodman, *op. cit.*, p.127.

<sup>183</sup> I.A.N./T.T., Fragmentos, parte III, maço 30, doc.58.

<sup>184</sup> Para mais pormenores sobre este trágico episódio ver Jean-Yves Blot e Patrick Lizé ed., *Le naufrage des Portugais sur les cotes de Saint-Jean-de-Luz e d'Arcachon (1627)*, Paris, Ed. Chandeigne, 2000.

<sup>185</sup> AGS GA, Leg.3151 de 12 de Março de 1627.

locais. O outro previa a construção de quatro naus da Índia de 20 rumos e três cobertas<sup>186</sup>, para além da construção de outros nove galeões<sup>187</sup>.

Contudo, a Coroa debatia-se com grandes dificuldades para conseguir concretizar as propostas, pois a Ribeira das Naus e os Armazéns reais estavam num estado lastimoso, sem materiais para apetrechar os navios. Face à gravidade da situação, os ministros da Coroa de Portugal chegam mesmo a pedir uma licença especial ao monarca para que, em 1628, fossem importados mastros directamente da Holanda<sup>188</sup>.

No entanto, não estando nesse ano ainda construídos e, subsequentemente, adquiridos os 12 galeões previstos para patrulhar a costa de Portugal, a Junta das Armadas concordou em ceder três ou quatro navios da Armada del Mar Oceano<sup>189</sup>, e não apenas os dois que inicialmente tinham sido propostos e cujo aprontamento tinha sido iniciado logo em 1627<sup>190</sup>. Deste modo, foi possível que a armada de Portugal contasse com cinco galeões do rei e quatro particulares, cujo apetrechamento correu por conta da Coroa de Portugal<sup>191</sup>.

A continuação das investidas holandesas no Atlântico, em particular ao Brasil, fazem com que os Conselhos da Fazenda e do Estado, emitam pareceres

---

<sup>186</sup> BGUC – Reservados, Ms.3074 – *Coriosidades de Gonçallo de Sousa*, pp.49-53.

<sup>187</sup> AGS GA, Leg.3152 de 24 de Fevereiro de 1628.

<sup>188</sup> BGUC – Reservados, Ms.3074 – *Coriosidades de Gonçallo de Sousa*, p.55 e AGS GA, Leg.3151 de 13 de Novembro de 1627.

<sup>189</sup> AGS GA, Leg.3152 de 18 de Julho de 1628. Um dos navios cedidos foi o galeão almiranta da esquadra da Galiza. Manuel M<sup>a</sup>. de Artaza Montero, "La Junta del Reino y la escuadra de Galicia (II)", *RHN*, nº55, ano XIV, 1996, p.20.

<sup>190</sup> AGS GA, Leg.3152 de 5 de Abril e de 4 de Maio de 1628 e AGS SP, Leg.1553, fol.294.

<sup>191</sup> AGS GA, Leg.3152 de 5 de Abril de 1628.

ao monarca, propondo a criação de uma força naval para proteger a navegação com o Brasil<sup>192</sup>. Esta situação tornou-se mais premente após a captura pelos holandeses de toda a frota da prata, em 1628, na baía de Matanzas, que provocou não só escassez de fundos, mas também de navios<sup>193</sup>.

No ano seguinte, em 1629, e face às necessidades de navios também em Portugal, é sugerida a criação de uma força que seria custeada pela taxa do Consulado. A nova força naval seria composta por quatro galeões de 600 toneladas, com 24 peças cada um (oito de bronze de 35 quintais e dezasseis de ferro de 25 quintais) para a Baía de Todos os Santos, e para Pernambuco de oito naus de 300 toneladas, devido a limitações da barra, com 18 peças cada (seis de bronze de 25 quintais e doze de ferro de 20 quintais). Os galeões seriam guarnecidos com 150 homens (100 soldados e 50 gente de mar) e as naus com 100 homens, a ser providenciados pelo monarca.

O sistema de funcionamento desta força da Coroa de Portugal tinha a particularidade de ser, em tudo, semelhante ao sistema espanhol, pois estes navios, para além de protegerem os navios mercantes que integrariam o comboio, também transportariam carga. Na proposta, é mesmo pedida a criação de uma casa da Contratação, também baseada no modelo existente em Sevilha<sup>194</sup>. Ao que se sabe, nunca chegou a ser posta em prática.

O agravamento da situação no Oriente, por sua vez, voltou a criar a necessidade de enviar mais galeões para apoiar a defesa da zona, obrigando ao

---

<sup>192</sup> *Livro 2º do Governo do Brasil*, fl.257v, [s.l.], CNCDP, 2001, pp.169-170.

<sup>193</sup> Francisco Javier Díaz González, "Don Fradique de Toledo, capitán general de la Armada del Mar Océano", *RHN*, ano XIV, nº 53, Madrid, 1996, pp.82-85

<sup>194</sup> *Livro 1º do Governo do Brasil*, fls.312-319, [s.l.], CNCDP, 2001, pp.376-391.

envio de um representante ao norte da península, mais concretamente a San Sebastian, para comprar galeões de 500 a 600 toneladas portuguesas<sup>195</sup>. Contrariamente aos procedimentos habituais, esses navios foram comprados com verbas de Castela, disponibilizadas pelo próprio monarca, e custaram 500.000 cruzados<sup>196</sup>, permitindo que outros seis galeões também adquiridos em Espanha seguissem para a Índia, juntamente com três naus, em Abril de 1629<sup>197</sup>.

Também, toda esta situação leva a que antes do final do ano, um tal Pascoal Bravo, se propusesse construir dois galeões para escoltar os navios da carreira do Brasil. Como habitual, o monarca solicitou que a sua estrutura administrativa o informasse sobre a proposta<sup>198</sup>.

Perante a tomada de Pernambuco pelos rebeldes holandeses, em 1630, e subsequente determinação régia, vinculada pelo Conselho de Portugal, de que a Coroa de Portugal tinha que aprestar uma armada para ir socorrer o Brasil, agudizou ainda mais a falta de navios. Portugal foi, então, autorizado a comprar mais galeões nos portos do Norte da península Ibérica, tendo a Junta das Armadas, inclusivamente, nomeado um oficial castelhano para auxiliar os enviados de Portugal nessa tarefa<sup>199</sup>.

As instruções do capitão Domingos Gil da Fonseca, que foi enviado para efectuar a compra, e que chegaram até nós, fornecem-nos pistas muito

---

<sup>195</sup> Gavetas da TT, maço 15, doc.75 in *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol.XI, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1975, pp.326-27 e AGS SP, Leg.1477, fols.35V-36 e 51v.

<sup>196</sup> James C. Boyajian, *op. cit.*, p.195.

<sup>197</sup> A.G., *op. cit.*, p.156.

<sup>198</sup> Roseli Santaella Stella, *op. cit.*, p.208

<sup>199</sup> MNM Ms379, nº881, fol.395.

interessantes sobre o negócio que o capitão devia efectuar<sup>200</sup>. Assim, os navios deviam ter entre as 500 e as 600 toneladas portuguesas e, naturalmente, deveria procurar adquiri-los pelo preço mais baixo possível, espaçando o pagamento no maior prazo de tempo possível. Deveriam chegar a Lisboa já todos equipados e prontos para servir nas armadas, com duas esquiparações de velas, uma montada e outra sobressalente. Cada um devia também vir com 50 peças já montadas nos respectivos reparos.

Para além dos navios e seus apetrechos, a sua missão incluía também a compra de 1.000 mosquetes, 50 peças de artilharia de ferro, de 10 libras de bala, e nunca inferior às 8 libras, 5.000 pelouros redondos de calibre 10 e 2.000 de calibre 16. Juntamente com esses meios, também deviam ser adquiridos 50 remos de faia para faluas de 30 palmos<sup>201</sup>. Na compra dos galeões, terão pelo menos sido gastos 10.000 cruzados<sup>202</sup>.

A preparação desta armada de socorro, que monopolizou praticamente todos os galeões da Coroa de Portugal, fez com que a Armada das Ilhas de 1631 fosse composta por um único galeão, possivelmente um dos que terá sido comprado no Cantábrico, e seis urcas<sup>203</sup>.

As constantes necessidades de defesa dos seus interesses e a permanente falta de meios navais leva a que, em Maio de 1631, o monarca

---

<sup>200</sup> Um tal Rui Correia Lucas também terá tido uma missão semelhante, tendo adquirido igualmente galeões e outros apetrechos. AGS SP, Leg.1477, fol.26.

<sup>201</sup> "Instrução enviada ao capitão Domingos Gil da Fonseca sobre os galeões e artilharia a comprar para a armada da costa, na sua viagem à Biscaia" in *As Gavetas da Torre do Tombo*, XI, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1975, pp. 326-327.

<sup>202</sup> AGS SP, Leg.1477, fols.51-51v.

<sup>203</sup> AGS SP, Leg.1477, fols.14v-15.

decidissem que a Coroa de Portugal devia ter uma armada com 50 navios, cujo financiamento seria feito através de um empréstimo pedido a “homens de cabedal e fazenda” portugueses, para além de contribuições de alguns municípios, nomeadamente o de Lisboa<sup>204</sup>. Essa esquadra seria composta por 12 galeões de 500 toneladas, 12 navios de 300 e 6 patachos de 140, num total de 10.440 toneladas, equipados por 3.380 homens de guerra e 2.080 marinheiros<sup>205</sup>. Em média, os navios deviam levar 26 homens de guerra e 16 de mar, por cada 100 toneladas, excepto a *capitânia*, de 1.000 toneladas, com 400 homens de guerra e a *almiranta*, de 700 toneladas, com 245<sup>206</sup>.

Desses 30 galeões, 18 iriam ter como missão proteger a rota com o Brasil e tinham sido encomendados, pelo monarca, à Ribeira do Ouro, variando o seu porte entre as 500 e as 600 toneladas<sup>207</sup>.

Possivelmente para permitir suprir as necessidades imediatas, foram pedidos outros 3 galeões, por empréstimo, à Coroa de Castela<sup>208</sup>.

Para financiar todo este esforço, o monarca determina a 19 de Outubro de 1632 que cada uma das Coroa devia contribuir com uma quantia de 10 milhões

---

<sup>204</sup> Gastão de Melo Matos, *op. cit.*, pp.11 e 12 e Max Justo Guedes, *op. cit.*, p.139.

<sup>205</sup> Frédéric Mauro, *op. cit.*, p.68.

<sup>206</sup> Gastão de Melo Matos, *op. cit.*, p. 12.

<sup>207</sup> As madeiras eram provenientes das matas de Barcelos e zona envolvente, e muito do pessoal do estaleiro vinha de Vila do Conde. Leonor Freire Costa, *op. cit.*, pp.465-466. Por exemplo, um galeão construído em 1625 no Porto, tinha sido construído com carvalho. Frazão de Vasconcelos, *op. cit.*, p.12.

<sup>208</sup> MNM, ms379, fol.423 e AGS SP, Leg.1477, fol.30v.

de reais, ficando a Junta das Armadas responsável pela parte de Castela. Nada é mencionado relativamente à Coroa lusitana<sup>209</sup>.

Como os estaleiros portugueses não tinham capacidade de construir e aprontar, em tempo, todos os navios previstos, para além dos navios de maiores dimensões construídos no Porto, que se encontravam prontos, foram reunidos, em Lisboa, diversos navios de guerra ligeiros (com cerca de 300 toneladas), as célebres fragatas de Dunquerque<sup>210</sup>, para as acções no Atlântico Norte.

Perante tal necessidade de navios, e numa tentativa de diminuir o envio de galeões para o Oriente, face à sua crescente necessidade no Atlântico, o monarca terá ordenado que o vice-rei da Índia construísse na Índia mais galeões. Esta orientação terá sido cumprida pois, logo em Janeiro de 1633, o monarca aprova e agradece ao vice-rei a resolução que teve em mandar fazer na Ribeira de Goa dois galeões de grande porte, guarnecidos e artilhados convenientemente, e ordena que a sua construção e outras despesas sejam pagas com o dinheiro do socorro.

Nessa mesma altura, dá também instruções para que o vice-rei continue a fazer todo o possível por construir outros galeões do porte que for mais conveniente e úteis para expulsar dos inimigos da Europa. Essas instruções foram reforçadas um mês mais tarde, frisando que deveria ser construído o maior número possível de galeões, com o porte que achasse mais conveniente

---

<sup>209</sup> MNM, ms380, fol.5.

<sup>210</sup> Robert A. Stradling, *op. cit.*, p.124.

para poderem resistir aos ataques dos holandeses, de modo a evitar que as armadas portuguesas não caíssem no descrédito dos últimos anos<sup>211</sup>.

Entretanto no Atlântico, em 1633, o Conselho de Portugal opõe-se frontalmente que sejam retirados quatro galeões<sup>212</sup>, em aprontamento em Lisboa e em Cádiz, para participarem na Carreira das Índias, uma vez que considerava que estes eram necessários para seguirem para Pernambuco<sup>213</sup>.

Com as grandes injeções de capital ordenadas por Olivares a partir de 1622 até 1633, não é de estranhar que o melhor ano da monarquia hispânica tivesse ocorrido em 1625, com vários sucessos nos Países-Baixos e, no Brasil. No entanto, a partir de 1633, foi necessário refrear os gastos com as armadas<sup>214</sup>.

Na sequência desses êxitos, é sugerido ao próprio conde-duque pelos seus conselheiros, uma reformulação das armadas da monarquia, em que a Armada del Mar Oceano deveria ser constituída apenas por 25 navios, a armada de Portugal reduzida a dez galeões e apenas a presença naval da monarquia na Flandres deveria ser substancialmente aumentada<sup>215</sup>.

Este aumento das forças navais na importante rota para a Flandres prendia-se não somente com a ameaça sempre presente das forças holandesas mas, também, do reino francês. Efectivamente, em 1636, para além de oito

---

<sup>211</sup> *Livro das Monções*, nº 17, docs.67 e 75.

<sup>212</sup> Não sabemos de que Coroa.

<sup>213</sup> Fernando Serrano Mangas, *op. cit.*, p.43.

<sup>214</sup> David Goodman, *op. cit.*, p.45.

<sup>215</sup> Fernando Negredo del Cerro, "La hacienda y la consciencia. Las propuestas del confesor del Conde Duque para el saneamiento de las finanzas reales (1625)", *Cuadernos de Historia Moderna*, vol. 27, 2002, p.186.



galeões suecos de mais de 800 toneladas, que se tinham juntado aos mais de 40 navios grossos franceses que se encontravam em La Rochele, estavam em Brest mais 40 navios grossos holandeses, formando uma forte barreira às navegações ibéricas na zona<sup>216</sup>.

Entretanto, em 1634, volta a tornar-se necessário a Castela ceder quatro galeões da Armada do Mar Oceano, à Coroa de Portugal, para seguirem para o Brasil<sup>217</sup>. Em simultâneo, outros sete navios vindos da Flandres, totalmente equipados, também foram cedidos à coroa lusitana, mas que deviam ser devolvidos após a viagem<sup>218</sup>.

A situação de falta de meios mantém-se no ano seguinte pois, aquando da preparação de uma nova armada para ir ao Brasil, composta por 47 navios<sup>219</sup>, incluindo alguns que se encontravam na Corunha, em Cádiz e em Lisboa, apenas seguiram alguns navios portugueses porque “...o estado das coisas em Portugal não permitem arranjar o dinheiro necessário...” para aprestar mais. E, mesmo esses navios, só conseguiram ser aprestados porque a Junta das Armadas solicitou ao monarca o envio de 16.944 escudos para acabar de aprontar a armada que ia para o Brasil, por conta da Coroa de Portugal<sup>220</sup>.

No entanto, em Castela, a situação também não se encontrava muito melhor, pois as dificuldades financeiras dessa Coroa só permitiram que em 1635 fosse dado início a um novo esforço de construção naval mas, a guerra

---

<sup>216</sup> MNM, NAV XII, d.41, fols.186-187.

<sup>217</sup> AGS GA, Leg.3162 de 5 de Julho de 1634.

<sup>218</sup> AGS GA, Leg.3162 de 11 de Setembro de 1634.

<sup>219</sup> AGS GA Leg.3164 de 26 de Agosto de 1635.

<sup>220</sup> AGS GA Leg.3164 de 9 de Junho de 1635.

com a França, assim como as futuras guerras de independência de Portugal e da Catalunha, levam à suspensão desse projecto<sup>221</sup>.

Em Portugal, contudo, é nesta altura que surge a primeira referência a um fidalgo da casa real a propor ao rei, à semelhança com o que ocorria em Castela, fabricar e armar 12 navios, a serem financiados pela alfândega da cidade de Lisboa, a partir dos rendimentos do Brasil. Os 12 navios seriam divididos em 2 esquadras de seis navios cada, em que o fidalgo, juntamente com o seu irmão e os três filhos, serviria o monarca na protecção da Carreira do Brasil. Os navios seriam disponibilizados completamente equipados e armados, incluindo guarnições, e a proposta previa a sua utilização durante seis anos, num total de 112.284 reais<sup>222</sup>.

Contudo, e apesar dessa situação de falta de meios em Castela, num levantamento mandado efectuar pela princesa governadora do reino de Portugal, aos navios que se encontravam em Lisboa, foram identificados no porto oito galeões e dois patachos, para além do galeão *Santa Teresa* que estava quase pronto na cidade do Porto<sup>223</sup>.

Por este motivo, e pela quase permanente utilização de navios da Coroa de Castela por Portugal, para situações relacionadas com os interesses portugueses, o monarca, em 1636, determinou que três dos galeões e um dos

---

<sup>221</sup> Cruz Apestegui, "Arquitectura y construcción navales en la España atlántica, el siglo XVII y primera mitad del XVIII. Una nueva sistematización", in *International Symposium on Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic tradition. Proceedings*, Lisboa, Instituto Nacional de Arqueologia, 2001, pp.167-168.

<sup>222</sup> BA 50-V-X, fols.204-209.

<sup>223</sup> Frazão de Vasconcelos, "De Re Náutica", *ACMN*, tomo LXII, nº 3 e 4, MAR/ABR 1931, pp.119-120.

patacho da Coroa de Portugal seguissem para Cádiz, a fim de integrar a Armada del Mar Oceano.

Esta transferência, que naturalmente foi acompanhada pela Junta das Armadas, não teve contudo o apoio desta Junta, pois esta considerou os galeões muito grandes, por as toneladas portuguesas serem maiores que as de Castela, o que resultava em maus navios de guerra<sup>224</sup>.

Além disso, considerava que havia diferenças “significativas” nas seguintes áreas: as latas<sup>225</sup> eram de pinho e de duas peças<sup>226</sup> e os tabuados também eram construídos com a mesma madeira, e como o navio já se encontrava no porto de Lisboa há algum tempo, o teredo já devia ter atacado as obras vivas<sup>227</sup>.

Tendo-se mantido a decisão do monarca, o almirante de Castela desejou inspeccionar os navios da Coroa de Portugal, de modo a ter uma ideia mais concreta sob o seu aprontamento. Esta aparentemente simples acção vai trazer ao de cima as rivalidades e o clima de tensão que então se fazia sentir entre as duas coroas. Efectivamente, houve a necessidade da própria princesa intervir, de modo a que o almirante castelhano pudesse inspeccionar os navios portugueses que iriam integrar a sua força naval<sup>228</sup>.

---

<sup>224</sup> BA, 51-IX-6 21 e AGS GA Leg.3168 de 13 de Fevereiro de 1636.

<sup>225</sup> As traves transversais do navio, que ligam estruturalmente os braços opostos de cada caverna e das aposturas e servem de suporte às cobertas e ao convés.

<sup>226</sup> Possivelmente, as espanholas eram feitas de uma peça única.

<sup>227</sup> Fernando Serrano Mangas, *op. cit.*, p.24.

<sup>228</sup> Frazão de Vasconcelo, *A marinha no tempo dos Felipes, Congresso do Mundo Português*, vol. IV, tomo I, I secção, Lisboa, Seccção de Congressos, pp.260-261.

A decisão do monarca manteve-se, mas a falta de recursos financeiros da Coroa de Portugal era tal que o monarca foi obrigado, em 1637, a enviar verbas para fosse terminado o seu apetrechamento, mesmo quando outros dois galeões não seguiram para a Índia<sup>229</sup>.

Mais tarde, e apesar dos protestos do Conselho da Fazenda de Portugal, por via do Conselho de Portugal os galeões cedidos foram quatro<sup>230</sup> mas o aprontamento decorreu a cargo dos provedores da Armada do Mar Oceano. Também a nomeação dos capitães-de-mar-e-guerra para comandar esses os navios foi da responsabilidade da Junta das Armadas<sup>231</sup>.

Em Outubro de 1637, foram construídos em Lisboa dois caravelões para servir na esquadra do estreito, por ordem do duque de Medina Sidonia. A construção dos dois navios ficou concluída no ano seguinte, pois ambos participaram num combate que se travou nas costas de Portugal contra uma força muçulmana<sup>232</sup>.

A necessidade de enviar reforços para o Brasil mantinha-se, pelo que o rei determinou que fosse efectuado um "*assento de 200.000 cruzados para o apresto da Armada de socorro do Brasil*", estabelecido com Pedro de Baeza (fidalgo da Casa Real) e Jorge Gomes Álamo. Assento esse que foi assinado em

---

<sup>229</sup> AGS GA Leg.3168 de 4 de Março de 1637, e de 14 de Março de 1637.

<sup>230</sup> Possivelmente, dois deles foram o *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Natividade*, de 700 toneladas, e o *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Encarnação*, de 500 toneladas, e que integraram a esquadra da Galiza em 1639 que, por atraso no aprontamento dos restantes navios, não conseguiu juntar-se em tempo à força de Oquendo que mais tarde foi derrotada na batalha das Dunas. Manuel M<sup>a</sup>. de Artaza Montero, "La Junta del Reino y la escudara de Galicia (II)", *RHN*, nº55, ano XIV, 1996, pp.28-29.

<sup>231</sup> AGS GA Leg.3168 de 20 de Abril de 1637 e de 29 de Abril de 1637.

<sup>232</sup> Luís Salas Almela, *Colaboración y conflicto*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 2002, p.41.

12 de Novembro, na Casa do Conselho da Fazenda, situada nos Paços Reais, e que previa o abastecimento dos navios portugueses<sup>233</sup>.

Possivelmente, é esta a altura em que surge uma proposta de construção de 18 navios, num total de 13.100 toneladas, em duas esquadras. Os galeões capitania seriam de 1.200 toneladas, os almiranta de 900 e os restantes sete galeões de 600, tendo cada uma um patacho, de 250 toneladas<sup>234</sup>.

Apesar da cedência de meios navais portugueses a Castela, em 1638, continuaram a ser comprados navios nesse reino, para servir nas armadas da Coroa de Portugal. A compra de um galeão na Guipúzcoa, por dois vizinhos de Lisboa, ambos homens do mar, que foram enviados para escolher e efectuar a transacção, é um exemplo dessa situação<sup>235</sup>.

O ano seguinte, foi aquele ano em que a armada de Castela alcançou o potencial mais elevado da sua história<sup>236</sup>, com 50 navios, totalizando 24.270 toneladas<sup>237</sup>, um número de navios semelhante ao alcançado durante o reinado de Filipe II de Espanha, mas acabou por ser o “canto do cisne” das forças navais dos monarcas católicos.

---

<sup>233</sup> Max Justo Guedes, *op. cit.*, p.226.

<sup>234</sup> BA, 51-VI-19, fols.119-121.

<sup>235</sup> Curiosamente, o documento refere a necessidade de efectuar algumas alterações, nomeadamente colocar-lhe peças de artilharia à proa e à popa, para além do esporão ser pintado às cores e a ouro. Biblioteca de Marinha – Arquivo Central, cod. 2461, p.100v.

<sup>236</sup> Ricardo Alvarez-Maldonado, “Influencia del poder naval en las guerras de Flandes”, *RHN*, ano VIII, nº29, Madrid, 1990, p.93.

<sup>237</sup> David Goodman, *op. cit.*, p.9.

No entanto, ocorreram várias permutas de meios navais entre as duas coroas, com a utilização mútua de navios e, mais uma vez, o apetrechamento dos navios ficou praticamente apenas a cargo da Coroa de Castela<sup>238</sup>.

---

<sup>238</sup> AGS GA Leg.1292 de 10 de Março de 1639 e Leg.1286 de 5 de Maio de 1639.

#### **4. A ORGANIZAÇÃO OPERACIONAL NAVAL**

As missões atribuídas aos navios da Coroa de Portugal eram estabelecidas pela estrutura governativa da Coroa, com ou sem influência das necessidades globais da monarquia dos Habsburgos. Uma vez definidas as missões eram, por sua vez, estabelecidos e aprontados os meios navais que permitiam a sua realização, desde que houvesse recursos financeiros.

Depois do Provedor dar os meios como prontos, os primeiros a serem retirados, face à necessidade de aproveitamento das monções, eram aqueles que iriam seguir para o Oriente, caso as necessidades de defesa tivessem determinado o envio de galeões para auxiliar a defesa da Índia.

Os meios restantes ficavam sob as ordens do Vice-rei ou dos governadores (em que um deles tinha as funções de Capitão-General do Reino de Portugal) e eram, então, agrupados e distribuídos pelas diversas armadas, conforme os objectivos e missões previamente determinados. A condução desses meios, na prática, ficava a cargo daqueles que eram escolhidos para comandar as armadas, ou os navios individualmente, sendo, neste último caso, nobres portugueses.

Quando os meios eram aprontados para missões conjuntas, a norma após 158 (pois até essa data tal não ocorria) era o comando ser atribuído a nobres portugueses, embora só em 1638 é que um português assumiu o comando geral de uma esquadra conjunta.

De modo a evitar possíveis situações de conflito, o comando das armadas que incluíam esquadras de diversos reinos sob o domínio filipino, no

título de capitão-general da força, incluía especificamente a armada de cada reino participante. No caso da Armada del Mar Oceano e, em particular, para a Coroa de Portugal, o título incluía o de «Capitão-general de Portugal».

Essa complexa realidade espelhava-se quando os navios não se encontravam integrados nessa força conjunta. Isto deu origem a verdadeiros “conflitos” escritos entre os navios das duas Coroas e, inclusivamente, com as fortalezas de Lisboa.

Esse conflito agudizou-se após uma curta fase inicial de coexistência pacífica entre as forças navais das duas coroas, em que existia uma separação bem demarcada entre as esquadras. A partir de determinado momento, seguiu-se um período em que surgem diversos “conflitos” protocolares, tentando os almirantes portugueses mostrar a “independência” das suas forças navais, num claro desafio às determinações de Castela.

As bandeiras ou os estandartes, para além de servirem para animar as próprias forças e permitir distinguir os navios de cada lado, são um dos símbolos mais importantes de um navio, pois representam também a própria Nação<sup>239</sup>. No caso da Coroa de Portugal, a bandeira Real tinha as quinas e era colocada no mastro grande, enquanto o estandarte de Portugal nas batalhas, tinha a imagem de Jesus Cristo crucificado<sup>240</sup>.

Por esta razão, não é de admirar que uma das primeiras determinações reais indicasse que a esquadra da Coroa de Portugal navegaria “... *de baixo do*

---

<sup>239</sup> AGS GA, Leg.280, fol.105.

<sup>240</sup> José Gervásio Leite, *Comentários do Grande capitão Rui Freire de Andrada*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940, p.84.



*mesmo general e estandarte Real do de Castela [...] era mais de Reinos incorporados e não, unidos, [...], se tomou ultimamente assento q a Armada deste R<sup>o</sup> saísse debaixo do seu capitao-mor, e estandarte Real de Portugal,..."* e que faria salvas às armadas de Castela<sup>241</sup>.

Em 1595, por várias razões, os galeões portugueses deixam de integrar as armadas da Coroa de Castela, passando a fazê-lo apenas pontualmente. Nesse mesmo ano, surge a primeira quezilia sobre este assunto, entre os almirantes castelhanos D. Diego Brochero, almirante general da Armada do monarca e o general António de Urquiola, que comandava os galeões de Castela ao serviço do Consulado de Portugal, tendo a questão passado, naturalmente, por D. Juan da Silva, conde de Portalegre, governador e capitão-general dos Reinos de Portugal<sup>242</sup>.

Estas situações devem ter continuado a surgir, obrigando o monarca, em 1608, a publicar uma cédula que define que apenas a *Capitania Real da Armada do Mar Oceano* pode ser identificada como *Capitania Real* e que esta tinha precedência sobre todos os outros navios e capitánias, incluindo as naus da Índia. Devem obedecer às suas ordens e instruções em qualquer lugar. Estabelece também que todos os navios, incluindo as outras capitánias e almirantas, devem abater os seus estandartes e que estes só podiam voltar a ser içados a tope, quando a Capitania Real deixar de estar à vista. Na sua

---

<sup>241</sup> BA, 50-V-28.

<sup>242</sup> MNM, Ms.378, fol.417.

ausência, os mesmos procedimentos devem ser efectuados à Almiranta dessa mesma armada<sup>243</sup>.

Embora estas determinações tivessem causado algum desagrado imediato entre os portugueses, este sentimento, aparentemente, só terá sido comunicado em 1611 ao monarca através de uma carta enviada pelo Vice-rei de Portugal. Face à situação, o monarca consultou o Conselho de Portugal<sup>244</sup>, mas manteve a sua determinação real.

Sete anos mais tarde, e numa consulta da Junta da Guerra e Portugal, e do Cardeal-Duque para o duque de Villahermosa, volta a surgir a pretensão por parte da Coroa de Portugal para que os navios, arvorando o seu estandarte quando junto à Armada do Mar Oceano e mesmo as da Índia, possam manter içados os estandartes quadrados com as armas de Portugal, como costumam fazer as capitanas daquele reino. Igualmente, solicitam que os estandartes da Coroa de Portugal sejam azuis e de outra cor que o vice escolha, mas não completamente brancos, de modo a evitar possibilidade de criar confusão com o estandarte que Castela içava na popa da capitania real da Armada do Mar Oceano ou na sua almiranta. A capitania de Portugal ao passar no mar ou no porto, por estas, devia disparar com quatro peças e ser respondida com o disparo de duas. Deviam também apagar o fanal enquanto as da Armada del Mar Oceano estiverem à vista<sup>245</sup>.

---

<sup>243</sup> MNM, Ms.379, fol.169.

<sup>244</sup> AGS E, Leg.436, fol.90.

<sup>245</sup> MNM, Ms.379, nº805, fol.241.

Nesse mesmo ano de 1618, e com base nas consultas ocorridas em 1605 e 1607, surge uma outra questão neste processo protocolar complexo, desta vez sobre quem iniciava os cumprimentos, à entrada de Lisboa. Se eram os navios ou as fortalezas em terra, nomeadamente o castelo de São Julião.

Naquela altura, o monarca havia decidido que se devia manter a tradição portuguesa, de serem os navios a cumprimentar primeiro o castelo mas, agora, o monarca decide que seria o castelo a saudar com três peças e a capitania a responder com duas peças<sup>246</sup>.

Em 1619, é a vez do Conselho de Guerra se pronunciar sobre os cumprimentos entre a capitania de Portugal e a Real, e também dos cumprimentos entre os estandartes dos bergantins e faluas, não indicando, infelizmente, as conclusões<sup>247</sup>.

Quando, em 1632, uma Armada da Índia passou pela Capitania Real no porto de Lisboa, sem a ter cumprimentado ou efectuado qualquer cortesia, a Junta das Armadas de imediato lembrou ao monarca sobre a conveniência da Coroa de Portugal cumprir o que se encontrava estabelecido, pela cédula de 1608 e reforçada por outra de 1617, sobre a preferência da Capitania Real, em relação a todas as outras, no que se refere às honras do cerimonial marítimo devidas<sup>248</sup>.

Dois anos mais tarde, a Junta das Armadas volta a alertar o monarca sobre o que classifica de “atitudes” de Portugal, sobre as questões do

---

<sup>246</sup> MNM, Ms.379, nº809, fol.245.

<sup>247</sup> AGS GA, Leg.3146 em 2 de Agosto de 1619.

<sup>248</sup> AGS GA, Leg.3162, de 8 de Novembro de 1634.

cerimonial marítimo que, entendia a Junta, diminuía a jurisdição de Castela e chegava mesmo à desobediência, provocando danos ao serviço do rei. Aparentemente, o navio chefe de uma armada da Carreira da Índia, ainda em Lisboa e com a Capitania Real no porto, terá içado o seu estandarte de navio capitania da armada da Índia. A Junta pede ao monarca que seja áspero na comunicação a enviar ao Conselho de Portugal, “relembrando” o cerimonial que estava estabelecido<sup>249</sup>.

O incidente seguinte ocorreu em 1635, e pode ser considerado quase uma situação de insubordinação, levando mesmo a Juntas das Armadas a pedir ao monarca que os capitães portugueses fossem severamente repreendidos. Efectivamente e, segundo informou a Junta, com base no relatório do general Jerónimo de Masibradi, os dois navios da Coroa de Portugal agregados à armada a seu cargo, arvoraram as bandeiras de capitania e almiranta portuguesas, à chegada à Corunha, encontrando-se os navios ainda integrados na força de Castela.

Esta acção era contra as ordens expressas da princesa que proibia que os navios portugueses, quando integrados nas armadas de Castela, exibissem qualquer símbolo de chefia, nomeadamente que não deviam acender outro farol para além do necessário para navegar. Igualmente, relembra que, segundo as últimas ordenanças em vigor, as de 1633, no seu número 17, por

---

<sup>249</sup> AGS GA, Leg.3162, de 3 de Abril de 1634.

razões de economia de verbas, devia ser reduzido ao mínimo o número de bandeiras e estandartes<sup>250</sup>.

Não eram somente os portugueses que utilizavam o protocolo marítimo para fragilizar os almirantes de Castela pois, em 1632, foi levado ao Conselho da Fazenda de Portugal uma situação inversa, ou seja, de falta de cumprimento do cerimonial por parte da Capitania de Castela, relativamente à sua congénere portuguesa<sup>251</sup>.

O culminar desta “disputa” ocorre em 1639 quando, ao conde da Torre, que era o primeiro súbdito português a comandar uma força naval conjunta, lhe foi proposto que mudasse de navio capitania, que era o galeão *São Domingos*, por este ser um navio da Coroa de Portugal, o que este, naturalmente, recusou<sup>252</sup>. Mais tarde, ocorreu a necessidade de transferir o estandarte real para um outro navio face às dimensões do mencionado estandarte, durante um período de manutenção e, mais uma vez, surgiram conflitos entre portugueses e castelhanos<sup>253</sup>.

Embora estas questões possam ser consideradas como menores, importa relembrar que, tratando-se do cerimonial marítimo de um protocolo com longas tradições, mesmo à época dos acontecimentos, as quebras, ou pelo menos as

---

<sup>250</sup> A menção ao fanal era porque este só se encontrava montado nos navios Capitania e Almirante e servia de guia aos restantes. AGS GA, Leg.3164, de 6 de Outubro de 1635.

<sup>251</sup> Frazão de Vasconcelos, *Subsídios para a história da Carreira da Índia no tempo dos Filipes*, Separata do Boletim Geral do Ultramar, Lisboa, 1960, p.63 e *Id.*, “A Marinha no tempo dos Felipes”, *Congresso do Mundo Português*, vol. IV, tomo I, I secção, Lisboa, Seccção de Congressos, pp.261-263.

<sup>252</sup> AGS GA, Leg.1292 de 2 de Junho de 1639.

<sup>253</sup> AGS GA, Leg.1292 de 10 de Março de 1639 e no mesmo legado sem data.

tentativas, provocam, à semelhança do que ainda hoje ocorre, situações muito delicadas entre os Estados, podendo, em situações extremas, conduzir à guerra.

## II PARTE

### **O ATLÂNTICO EM GUERRA**

#### **1. O INÍCIO DA GUERRA NO *MAR OCEANO* (1580-1598)**

Durante os sessenta anos que se seguiram após 1580, Lisboa e os meios navais da Coroa de Portugal, incluindo a sua estrutura em terra, desempenharam um papel muito importante nas actividades navais dos monarcas de Madrid, em especial no Atlântico. Esta participação tem início logo nos anos seguintes à conquista de Portugal continental, tendo a capital lusitana servido de base de partida para as armadas de 1581, 1582 e 1583 enviadas aos Açores<sup>254</sup>.

Apesar das forças do marquês de Santa Cruz terem capturado 9 galeões da Coroa de Portugal, estes estariam a necessitar de grandes manutenções, não só pelos eventuais danos sofridos durante os combates de 1580 mas, principalmente, porque já não eram aprontados para se fazerem ao mar havia

---

<sup>254</sup> Para mais pormenores sobre estas campanhas ver: "Documentos relativos à conquista da Ilha Terceira pelo Marquês de Santa Cruz", in *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, vol.III, Angra do Heroísmo, 1945, pp.59-168, "Domínio Hespagnol nos Açores e D. António Prior do Crato", *Arquivo dos Açores*, vols.II, III, IV e X, Ponta Delgada, 1980 a 1982, Angel de Altolaquirre y Duvalé, *Don Álvaro de Bazán*, Madrid, Tipografía del os Huérfanos, 1888, Ricardo Cerezo Martinez, "La conquista de la isla Tercera (1583)", *Revista de Historia Naval*, año I, nº 3, Madrid, 1983, pp.5-45, Frazão de Vasconcelos, "A batalha naval nos Açores entre as Armadas de D. António e de D. Filipe II", *Arquivo Histórico da Marinha*, vol. I, nº 3 e 4, Lisboa, 1934/36, pp. 223-230 e 335-337.

muito tempo<sup>255</sup>. Este aprontamento foi grandemente dificultado porque os armazéns da Ribeira das Naus tinham sido saqueados pelos partidários de D. António, em especial no que se refere ao armamento aí armazenado<sup>256</sup>.

De modo a manter o fluxo normal de bens dos domínios lusos, em 1581, largaram de Lisboa vários navios, incluindo um galeão para a Índia, outro para Malaca, um para a Mina e um outro para o Brasil<sup>257</sup>.

<b>GALEÕES CAPTURADOS</b>		
(01MAR1581)		
AGS GA, Leg.111, fol.180		
<b>NAVIO</b>	<b>TONELAGEM</b>	<b>Nº PEÇAS</b>
<i>S. Martinho</i>	600	—
<i>S. Mateus</i>	450	—
<i>Santo António</i>	220	—
<i>S. Francisco</i>	300	—
<i>S. Rafael</i>	200	—
<i>S. Sebastião</i>	400	—
<i>S. Pedro</i>	400	—
<i>S. Cristóvão</i>	300	—
<i>S. Miguel</i>	200	—

Todas estas solicitações terão obrigado D. Pedro de Valdés, que tinha ordens para ir aos Açores recolher os navios que vinham da Índia e das Índias Ocidentais, a reunir para a sua força naval naus que se encontravam em Lisboa, embora também tivessem de ser aprontadas<sup>258</sup>. Apesar de algumas

---

<sup>255</sup> Augusto Salgado, *Os navios de Portugal na Grande Armada*, Lisboa, Prefácio, 2004, pp.18-19.

<sup>256</sup> AGS GA, Leg.94, fol.29.

<sup>257</sup> AGS GA, Leg.111, fol.180.

<sup>258</sup> AGS GA, Leg.111, fol.205.



dificuldades, Valdés conseguiu reunir uma força de 12 naus, levando consigo o mestre-de-campo D. Lope de Figueroa, com 2.200 soldados do seu terço e alemães<sup>259</sup>. Uma avaliação incorrecta, e talvez numa tentativa de ganhar protagonismo por parte de Valdés, fez com que o desembarque na Terceira resultasse num grande fracasso, embora os navios das carreiras tivessem regressado a Lisboa, sãos e salvos<sup>260</sup>.

De imediato, ainda sem ter sido oficialmente nomeado, o marquês de Santa Cruz, D. Álvaro Bazán, inicia a preparação de uma nova armada para o ano seguinte.

Para além da força naval que se estava a preparar para atacar a Terceira, nesse ano de 1582, são também aprontados, em Lisboa, dois galeões com destino a Malaca e ao Brasil, quatro naus da Guipúzcoa, com 600 soldados para reforçar a ilha de S. Miguel, para além de seis navios da Armada das Ilhas. Nesta armada seguiam o galeão *São Cristóvão*, a nau *Bom Jesus* de Vila do Conde, três caravelas e uma mexeriqueira<sup>261</sup>, transportando 150 soldados<sup>262</sup>, sob o comando do capitão-mor Pedro Peixoto da Silva.

---

<sup>259</sup> Cesareo Fernandez Duro, *Armada Española*, tomo II, Madrid, Museo Naval, 1972, p.305.

<sup>260</sup> Para mais pormenores, ver Avelino de Freitas Meneses, "As expedições de D. Pedro Valdés e D. Lope de Figueroa à Terceira em 1581: objectivos, conflitos e dificuldades", in *Estudos de História dos Açores*, vol.I, Ponta Delgada, Jornal de Cultura, 1994, p.139-173 e João Pedro Vaz, *Campanhas do Prior do Crato. 1580-1589*, Lisboa, Tribuna da História, 2005, pp.58-62.

<sup>261</sup> "Domínio Hespânico nos Açores e D. António Prior do Crato", *Arquivo dos Açores*, vol.II, Ponta Delgada, 1980, pp.399-400.

<sup>262</sup> Pazzis Pi Corrales, "La Armada de los Austrias", *Estudis. Revista de Historia Moderna*, Valência, Real Sociedad Económica de Amigos del País, 2001, p.219.

Devido a atrasos vários no seu aprontamento, a armada do marquês de Santa Cruz só larga de Lisboa a 10 de Julho<sup>263</sup>, sendo constituída por 27 navios grandes e médios, incluindo os dois galeões da Coroa de Portugal – o *São Martinho* e o *São Mateus* – e cinco naus mercantes portuguesas armadas<sup>264</sup>.

NAVIOS NAS ARMADAS DA COROA DE PORTUGAL (1582)			
NAVIO	TONELAGEM	Nº PEÇAS	Obs.
"Domínio Hespagnol", <i>AA</i> , vol.II, pp.399-400			
Galeão <i>S. Martinho</i>	1.200*	—	Açores
Galeão <i>S. Mateus</i>	600*	—	Açores
Nau <i>Chagas</i>	319	—	Açores
Nau <i>Santo António</i>	282	—	Açores
Nau <i>Rosário</i>	250	—	Açores
Nau <i>Santo António da Boa Viagem</i>	152	—	Açores
Nau <i>Misericórdia</i>	229	—	
"Domínio Hespagnol", <i>AA</i> , vol.II, pp.399-400			
Galeão <i>S. Cristóvão</i>	300	—	A. Ilhas
Nau <i>Bom Jesus</i>	—	—	A. Ilhas
<i>Memorial</i> , cod. 637, p.11			
Galeão <i>S. Rafael</i>	266	—	Brasil
A.G., <i>ACMN</i> , vol. CXIX, Out-Dez 1989, p.778			
Galeão <i>S. Francisco</i>	500*	—	Malaca
* Toneladas de Castela			

Mais ou menos em simultâneo, largam de Cádiz duas esquadras, uma primeira sob o comando de Juan Martínez de Recalde, com cerca de 20 navios grossos e, uma segunda, sob o comando de D. Francisco de Benavides, com 21 galés. Devido a condições de mar adversas, a primeira chega aos Açores com

<sup>263</sup> Ricardo Cerezo Martinez, "La conquista de la isla Terceira (1583)", *RHN*, Ano I, nº 3, Madrid, 1983, p.10.

<sup>264</sup> Pazzis Pi Corrales, *op. cit.*, p.221.

muito atraso e não chegando nunca as galés ao seu destino, pois são obrigadas a arribar a Cádiz<sup>265</sup>.

Embora este importante conjunto de forças navais de Castela não tenha conseguido submeter ao domínio do monarca castelhano as ilhas rebeldes, obteve uma importante vitória contra as esquadras francesa e inglesa, que apoiava D. António, o que irá facilitar a expedição de 1583<sup>266</sup>.

Nesse ano, larga uma nova armada, também comandada por D. Álvaro de Bazán que não pode, porém, contar com os galeões *São Mateus*, devido aos danos que este tinha sofrido em 1582, nem com o *Bom Jesus*, ou *Grajao*, nome porque era habitualmente designado<sup>267</sup>, por o seu aprontamento ser muito oneroso. Incluiu, contudo, o *São Martinho*, o *São Francisco*, que entretanto tinha arribado em Dezembro de 1582, e o novo galeão *São Filipe*. Já o também recente galeão *Santiago o novo*, ou *São Tiaguinho*, não participou porque seguiu para Malaca. Juntamente com estes navios seguiram na armada quatro caravelões e quatro caravelas de Alfama<sup>268</sup>.

Para proteger as costas de Portugal, nesse ano de 1583, largaram de Lisboa, sob o comando de general Martin de Bertendona<sup>269</sup>, duas naus, um patacho e uma zavra, que levavam a bordo 270 soldados das companhias de D. Fradrique e Cristobal de Castro<sup>270</sup>.

---

<sup>265</sup> MNM, ms388, fol.345.

<sup>266</sup> Augusto Salgado, *op. cit.*, pp.19-24 e João Pedro Vaz, *op. cit.*, pp.62-71.

<sup>267</sup> AGS, CMC2, Leg.1078, s.d..

<sup>268</sup> Por vezes, estas embarcações eram designadas pelos oficiais de Castela, como *barcas*, ou então por "mexeriqueiras de Alfama". AGS GA, Leg.143, fol.207.

<sup>269</sup> As instruções para esta força encontram-se em AGS GA, Leg.147, fol.91.

<sup>270</sup> Augusto Salgado, *op. cit.*, p.27 e MNM, ms389, fols.5-6v.

<b>NAVIOS NAS ARMADAS DA COROA DE PORTUGAL</b> (1583)			
NAVIO	TONELAGEM	Nº PEÇAS	Obs.
Salgado, <i>Navios</i> , pp.24-30			
Galeão <i>S. Martinho</i>	1.200*	46	Açores
Galeão <i>S. Filipe</i>	900*	34	Açores
Galeão <i>S. Francisco</i>	500*	29	Açores
Galeão <i>Bom Jesus (Grajao)</i>		—	<i>Velho</i>
Galeão <i>S. Mateus</i>	600*	—	<i>Reparação</i>
A.G., <i>ACMN</i> , vol. CXIX, Out-Dez 1989, p.778			
Galeão <i>Santiagoinho</i>	420*	—	Malaca
* Toneladas de Castela			

Assim, e no total, a força naval do marquês, que largou de Lisboa em 1583, era composta por duas galeaças napolitanas, 12 galés de Espanha, cinco galeões, incluindo os três atrás mencionados, 17 navios mercantes mediterrânicos<sup>271</sup>, 14 navios mercantes do Cantábrico, 12 patachos, 15 zavras, 14 caravelas portuguesas e sete barcas grandes e de fundo chato para o desembarque, que levariam cerca de 8.841 homens de guerra<sup>272</sup>. Neste total encontravam-se incluídos 2.600 que embarcaram para ficar na ilha de São Miguel e 12 soldados do terço de Portugal, assim como 120 fidalgos e cavaleiros lusitanos<sup>273</sup>.

<sup>271</sup> Incluindo da Catalunha, Génova, Aragão e Veneza.

<sup>272</sup> Em Março estava previsto a armada ser constituída por: 12 galés, duas galeaças, 38 navios e galeões grossos, cinco patachos, levando embarcados 12.000 soldados, 3.010 marinheiros e 3.440 remadores para as galés e galeaças. AGS GA, Leg.143, fol.8.

<sup>273</sup> Augusto Salgado, *op. cit.*, pp.24-30 e MNM, ms388, fols.436-446.

Livre da ameaça da força naval dos aliados de D. António, e em mais uma brilhante acção anfíbia, as forças de Filipe II de Espanha<sup>274</sup> desembarcaram inicialmente na Terceira e, posteriormente, ocupam as restantes ilhas rebeldes, completando assim o controle de todo o arquipélago açoriano<sup>275</sup>.

Recuperado o domínio sobre as ilhas açorianas, ponto de passagem obrigatório das frotas das conquistas recomeça, logo no ano seguinte, a rotina de enviar armadas para proteger a parte final das viagens e os domínios lusos. Em simultâneo, também larga de Lisboa a Armada da Índia desse ano, que incluía um galeão novo, o *Santiago Maior*<sup>276</sup>.

No regresso da ocupação dos Açores, o galeão capitania – o *São Martinho* – foi enfeitado com os troféus capturados, incluindo 46 bandeiras que eram rebocadas na água à popa do navio, e entra na baía de Cádiz a 13 de Setembro após a força ter sofrido um violento temporal. Como recompensa pelas suas brilhantes acções, o marquês é chamado à corte onde foi agraciado pelo monarca, entre outras mercês, com o título de *Capitão-General do Mar Oceano*<sup>277</sup>.

Nos inícios de Fevereiro de 1584, Filipe II ordenou a António Giralte, cavaleiro fidalgo português, que fosse a Cádiz buscar os três galeões da Coroa de Portugal, que tinham ido à Terceira com o marquês – o *São Martinho*, o *São Filipe* e o *São Francisco*. É dada comissão ao capitão Manuel Rebelo para

---

<sup>274</sup> Neste estudo, são sempre indicados os títulos castelhanos dos monarcas filipinos.

<sup>275</sup> Augusto Salgado, *op. cit.*, pp.24-30 e João Pedro Vaz, *op. cit.*, pp.72-79.

<sup>276</sup> A. G., *op. cit.*, p.132.

<sup>277</sup> Cesareo Fernandez Duro, *op. cit.*, pp.331-332.

levantar 200 soldados, em Sevilha. Instrui, ainda, que os navios regressem com toda a artilharia que tinham a bordo e também toda a artilharia, pertencente aos armazéns da Coroa de Portugal, que se encontrasse na Andaluzia. Esta era necessária para armar as naus que iam para a Índia, Malaca e, mesmo, para os galeões que iam na armada da Mina. O rei frisa, especificamente, que não admitia o incumprimento de tais instruções<sup>278</sup>.

No início do Verão de 1584, numa altura já tardia para o regresso dos navios do Oriente, largaram de Lisboa quatro galeões e uma zavra, com 776 pessoas a bordo, sob o comando do capitão-mor Bernaldim Ribeiro, com destino à Mina<sup>279</sup>.

Um pouco mais tarde, a 20 de Julho de 1584, Juan Martínéz Recalde largou também de Lisboa ao comando de outros três galeões e três caravelas, com destino às ilhas dos Açores, com 350 pessoas a bordo, a fim de aguardar a chegada dos navios da Índia e das Américas<sup>280</sup>.

A partida atrasada, de Lisboa, deste último grupo, fez com que os navios que regressavam da Índia, a *São Filipe* e a *Salvador*, assim como o já mencionado galeão de Malaca, o *São Tiaguinho*, chegassem a Lisboa sem terem encontrado a sua escolta<sup>281</sup>.

Posteriormente, já no ano seguinte, em inícios de 1585, e sob a ameaça iminente de possíveis ataques de corsários ingleses a Cabo Verde e às Índias

---

<sup>278</sup> AGS GA, Leg.178, fol.180 e Leg.173, fol.189.

<sup>279</sup> Infelizmente não chegaram até nós os nomes desses navios. *Memorial de Várias Cousas Importantes*, BNL-Reservados, cod. 637, p.11v.

<sup>280</sup> AGS GA, Leg.164, fol.12. Também neste caso não sabemos os seus nomes. *Memorial de Várias Cousas Importantes*, BNL-Reservados, cod. 637, p.11v.

<sup>281</sup> A. G., *op. cit.*, p. 131 e AGS GA, Leg.165, fol.22.

Ocidentais, possivelmente sob o comando do célebre corsário inglês Drake, o marquês de Santa Cruz propõe a formação de uma força naval para a protecção das armadas das Índias, que devia partir de Lisboa. Essa força deveria ser composta por 30 navios de alto bordo, incluindo sete galeões da Coroa de Portugal e deveria levar abastecimentos para dois meses e meio. Os navios de Portugal levariam 1.050 gente de mar e o marquês considerava que o número de peças, que normalmente estava atribuído a estes navios, era suficiente, enquanto que os restantes deveriam ver o seu armamento reforçado<sup>282</sup>.

NAVIOS NAS ARMADAS DA COROA DE PORTUGAL (1585)			
NAVIO	TONELAGEM	Nº PEÇAS	Obs.
Salgado, <i>Navios</i> , pp.30-31			
Galeão <i>S. Mateus</i>	450	—	Açores
Galeão <i>Santiago</i>	315	—	Açores
Galeão <i>S. Marcos</i>	470	—	Açores
Zavra <i>Júlia</i>	100	—	Açores
Galeão <i>Reis Magos</i>			Malaca

Apesar de tais intentos, esta armada nunca chegou a ser formada e a Armada de Guarda Costa e Ilhas desse ano de 1585, cujo comando foi atribuído a João de Saldanha, largou com três galeões da Coroa de Portugal – o *São Mateus* (sob o comando do próprio João de Saldanha), o *Santiago* (Francisco de Mendonça de Vasconcelos) e o *São Marcos* (Diogo Pires Machado), uma zavra – a *Júlia* (Vasco Geraldês Raposo) – e uma caravela – a *São Pedro* (Luís Ferreira

<sup>282</sup> AGS GA, Leg.177, fol.122 in *BMO*, vol.I, doc.402, pp.473-475.

de Valdoveso)<sup>283</sup>. Possivelmente teriam seguido mais cinco caravelões, transportando todos, no total, 593 pessoas<sup>284</sup>.

Ainda nesse ano, mais concretamente a 13 de Abril de 1585, um outro galeão da Coroa de Portugal – o galeão *Reis Magos* –, também este de construção recente e também de contrato com António Brandão, largou de Lisboa com destino a Malaca, juntamente com a armada da Carreira da Índia<sup>285</sup>.

No ano seguinte, novos atrasos no aprontamento dos navios fizeram com que a Armada das Ilhas, desse ano, só se fizesse ao mar em finais de Julho de 1586. Largou sob o comando de Alexandre de Sousa<sup>286</sup>, com seis galeões, a zavra *Augusta*<sup>287</sup> e quatro caravelões, levando a bordo 1.720

---

<sup>283</sup> João Saldanha Oliveira e Sousa, *Regimento que se deu a João de Saldanha, indo por capitão-mor da armada da costa no ano 1585*, Porto, Imprensa Portuguesa, 1944, p.14.

<sup>284</sup> *Memorial de Várias Cousas Importantes*, BNL-Reservados, cod. 637, p.11v.

<sup>285</sup> O navio acabou por arribar a Lisboa três dias depois, com o mastro do traquete e o do gurupés quebrados (A.G., *op. cit.*, p.132). Volta a largar de Lisboa a 5 de Janeiro de 1586, desta vez sob o comando de João Gago de Andrade (A.G., "Subsídios para o estudo da Carreira da Índia", *ACMN*, vol. CXIX, Lisboa, Out-Dez 1989, p.780), invernando na ida em Moçambique. No regresso, estava a fazer muita água na altura do Cabo da Boa esperança, tendo arribado em Angola, acabando por encalhar e se perder em São Tomé (A.G., "Subsídios para o estudo da Carreira da Índia", *ACMN*, vol. CXXI, Lisboa, Jan-Mar 1991, p.133).

<sup>286</sup> É um dos nomes indicados, em Janeiro desse ano, ao monarca pelo príncipe cardeal, como possíveis capitães-mor dessa armada. Os outros eram: Aires de Saldanha, Diogo Lopez de Sequeira, D. Miguel da Gama, D. Fernando de Castro e Manuel de Sousa Coutinho. AGS, E, Leg. 431, fols.2v e 3.

<sup>287</sup> A zavra *Júlia* não seguiu com esta força porque larga também nesse dia 27, com o bispo D.Luís de Figueiredo de Lemos para o Funchal, acompanhada do navio *São António*. (Gaspar Frutuoso, *Saudades da Terra*, Livro II, 2ª ed., Ponta Delgada, 1995, p.315). Provavelmente, ainda antes desta missão, terá levado o novo governador de Ceuta, Gil Fernando de Carvalho, a esta cidade. *Memorial de Várias Cousas Importantes*, BNL-Reservados, cod. 637, p.11v.



peessoas, incluindo 280 mosqueteiros e arcabuzeiros escolhidos do castelo de Lisboa e 30 da fortaleza de S.Julião.

No final desse Verão, e porque ainda se mantinha a ameaça de ataques de corsários, D. Alonso de Bazán fez-se ao mar ao comando de cinco galés, com o objectivo de proteger os navios das conquistas na fase final da sua aterragem à costa portuguesa<sup>288</sup>.

NAVIOS NAS ARMADAS DA COROA DE PORTUGAL (1586)			
NAVIO	TONELAGEM	Nº PEÇAS	Obs.
Salgado, <i>Navios</i> , p.43			
Galeão <i>S. Martinho</i>	600	—	Açores
Galeão <i>S. João</i>	500	—	Açores
Galeão <i>S. Luís*</i>	500	—	Açores
Galeão <i>S. Francisco</i>	470	—	Açores
Galeão <i>S. Marcos</i>	470	—	Açores
Galeão <i>S. Filipe</i>	470	—	Açores
Galeão <i>S. Mateus</i>	450	—	Açores
Galeão <i>Santiago o menor</i>	315	—	Açores
Galeão <i>S. Rafael</i>	200	—	Açores
Zavra <i>Augusta</i>	100	—	Açores
Zavra <i>Júlia</i>	100	—	Funchal

\* Construído no Porto (MNM, ms389, fol.266)

Posicionando dois dos caravelões perto da força para conduzir as naus até junto dos galeões, e os outros dois à volta da ilha do Corvo, para dar aviso da chegada das naus, esta força naval cumpriu com sucesso a sua missão de escolta regressando, em Setembro, com as naus *Santo Alberto* e a *São Francisco* da armada que tinha largado de Lisboa de 1585. Apesar das

<sup>288</sup> MNM, ms389, fols.304-304v.

instruções que tinha não conseguiu, no entanto, trazer para Lisboa nenhum dos dois novos galeões que se construíam Porto, e que ainda ali se encontravam em Dezembro<sup>289</sup>.

Apesar dos preparativos e das necessidades dos navios para o ataque a Inglaterra, a vida económica continuava a decorrer tendo, a 16 de Março de 1587, largado sozinho de Lisboa o galeão *Santiago o maior*, sob o comando de Francisco de Brito, com destino a Malaca<sup>290</sup>.

NAVIOS NAS ARMADAS DA COROA DE PORTUGAL (1587)			
NAVIO	TONELAGEM	Nº PEÇAS	Obs.
Salgado, <i>Navios</i> , p.43			
Galeão <i>S. Martinho</i>	600	—	Açores
Galeão <i>S. João</i>	500	—	Açores
Galeão <i>S. Luis</i>	500	—	Açores
Galeão <i>S. Francisco</i>	470	—	Açores
Galeão <i>S. Marcos</i>	470	—	Açores
Galeão <i>S. Filipe</i>	470	—	Açores
Galeão <i>S. Mateus</i>	450	—	Açores
Galeão <i>S. António</i>	470	—	Açores
Galeão <i>Santiago o menor</i>	315	—	Açores
Galeão <i>S. Rafael</i>	200	—	Açores
Zavra <i>Augusta</i>	100	—	Açores
Zavra <i>Julia</i>	100	—	Açores

<sup>289</sup> Augusto Salgado, *op. cit.*, pp.43-44.

<sup>290</sup> A.G., "Subsídios para o estudo da Carreira da Índia", *ACMN*, vol. CXXV, Lisboa, Jul-Set 1995, p.507. O navio perdeu-se no seu regresso quando se encontrava fundeado em Angra, a 14 de Agosto de 1588, salvando-se contudo as pessoas e a fazenda. A.G., "Subsídios para o estudo da Carreira da Índia", *ACMN*, vol. CXXI, Lisboa, Jan-Mar 1991, p.133.

Foi uma partida atempada e oportuna pois, em Abril, Drake apresentou-se frente a Cádiz, cruzando em seguida a costa portuguesa, deixando um rasto de destruição. Destruição essa que culminou com a captura da nau da Índia *São Filipe*, ao largo dos Açores.

Uma vez mais, os preparativos da força debateram-se quer com a falta de verbas quer de pessoal, obrigando mesmo a deixar as fortalezas à volta de Lisboa quase sem ninguém. Mesmo assim, a força do marquês, que largou de Lisboa, com a missão ir às ilhas proteger a chegada dos navios das conquistas e agregava os 14 navios da Coroa de Portugal, oito navios a cargo de Recalde, o galeão de Florência, uma urca grande e oito patachos. Nesta armada seguiam embarcadas cinco companhias de Portugal, com cerca de 1.000 homens, incluindo diversos fidalgos portugueses, sob o comando de D.João de Vasconcelos<sup>291</sup>.

O regresso a Lisboa, nos finais do Verão de 1587, da armada de Recalde e uma nau da Índia não foi calmo, tendo enfrentado vários temporais seguidos que inflingiram diversos danos aos navios. Quando, finalmente, entrou no porto encontrou, já aí fundeados, os restantes navios que irão integrar a designada Felicíssima Armada, de 1588.

Inicia-se, então, o aprontamento da campanha de Inglaterra de 1588, para a qual foram retirados os galeões *São Francisco* e *Santo António*, que seguiram rumo ao Oriente, e o *São Rafael* que, para além de ser pequeno, já se encontrava em muito mau estado devido aos anos de utilização. O afastamento dos dois primeiros navios de um dos mais importantes, senão o mais

---

<sup>291</sup> Augusto Salgado, *op. cit.*, pp.44-50.

importante, projecto do monarca, para substituírem e realizarem funções habitualmente desempenhadas por naus pode, e deve, ser interpretado como o início do colapso da estrutura naval da Coroa de Portugal.

NAVIOS NAS ARMADAS DA COROA DE PORTUGAL (1588)			
NAVIO	TONELAGEM	Nº PEÇAS	Obs.
Salgado, <i>Navios</i> , pp.43			
<i>Galeão S. Martinho</i>	600	53	Inglaterra
<i>Galeão S. João</i>	500	57	Inglaterra
<i>Galeão S. Luis</i>	500	23	Inglaterra
<i>Galeão S. Marcos</i>	470	34	Inglaterra
<i>Galeão S. Filipe</i>	470	38	Inglaterra
<i>Galeão S. Mateus</i>	450	35	Inglaterra
<i>Galeão Santiago o menor</i>	315	28	Inglaterra
<i>Zavra Augusta</i>	100		Inglaterra
<i>Zavra Julia</i>	100	17	Inglaterra
<i>Galeão S. Francisco</i>	470	—	Oriente
<i>Galeão S. António</i>	470	—	Oriente
<i>Galeão S. Rafael</i>	200	—	<i>Velho</i>

Esta grande armada, com 130 navios, mais 10 caravelas portuguesas, largou de Lisboa em 1588 e contou com uma grande representação de forças nacionais, quer ao nível de homens quer ao nível dos meios materiais<sup>292</sup>.

Apesar do fracasso da força de Filipe II, e contrariamente ao que afirma a historiografia anglo-saxónica, sobre as perdas e o estado em que os navios dessa armada chegaram aos portos Ibéricos, no Inverno seguinte o monarca tinha já dispersos, entre os portos de Lisboa e Ferrol, meios navais num total

<sup>292</sup> Para mais pormenores sobre os meios da Coroa de Portugal que integraram esta força ver *Id., op. cit.*.

de 100 navios dos quais 27 reais, sendo 15 destes da Coroa de Portugal, incluindo quatro navios ligeiros<sup>293</sup>.

NAVIOS DA COROA DE PORTUGAL (1589)			
NAVIO	TONELAGEM	Nº PEÇAS	Obs.
AGS GA, Leg.254, fol.188			
<i>Galeão S. Martinho</i>	1000*	52	Ferrol
<i>Galeão S. Cristovão</i>	352*	36	Ferrol
<i>Galeão S. Luís</i>	830*	37	Ferrol
<i>Galeão S. Lucas</i>	830*	34	Ferrol
<i>Galeão S. Bernardo</i>	352*	20	Ferrol
<i>Galeão Santiago o menor</i>	520*	37	Ferrol
<i>Zavra Augusta</i>	166*	24	Ferrol
<i>Zavra Julia</i>	166*	22	Ferrol
<i>Galeão Grande</i>	470	—	Lisboa
* Toneladas de Castela			

Esta disponibilidde de meios permitiram que Alonso de Bazán, o novo marquês de Santa Cruz e irmão do anterior, apresentasse ao monarca um projecto para uma nova armada contra Inglaterra, já para 1590, com 186 navios no total, mas que nunca chegou se chegou a concretizar<sup>294</sup>.

Por seu lado, logo em Abril de 1589, os ingleses lançaram aquilo que passou a ser designada como “contra-armada”, contra a península Ibérica. Esta força naval, composta por 130 navios e vários milhares de soldados embarcados, incluindo D. António Prior do Crato, comandada por sir Francis Drake, não cumpre com sucesso a sua missão inicial e, após um fracassado

<sup>293</sup> AGS GA, Leg.253, fol.118, AGS GA, Leg.250, fol.352 e AGS GA, Leg.254, fol.188.

<sup>294</sup> AGS GA, Leg.250, fol.356.

ataque à Corunha, desembarca uma força de 6.500 homens, incluindo o pretendente exilado em Peniche. Daqui, as forças naval e terrestre movimentam-se em direcção a Lisboa mas, a falta de apoio popular a D. António e a doença que dizima os atacantes quando sitiavam Lisboa, obriga-os a retirar para os navios, com grandes baixas. O regresso a Inglaterra faz-se em meados de Junho, com os participantes caídos em desgraça<sup>295</sup>.

Desconhecendo o regresso daquela força a Inglaterra e considerando, ainda, a possibilidade da sua presença ao largo da costa portuguesa, D. Alonso de Bazán larga a 22 de Julho de 1589, com os sobreviventes da Armada, após reparações apressadas aos navios. Mais uma vez, o *São Martinho* segue como navio capitania da armada<sup>296</sup> e seguem, também, os galeões da Coroa de Portugal *São Luis*, *Santiago* e *São Cristóvão* e as zavras *Augusta* e *Julia*<sup>297</sup>. Na armada seguia embarcado o terço de D. Juan del Águila<sup>298</sup>.

No regresso aos portos ibéricos em Setembro de 1589, e antes de se dirigir a Ferrol, são deixados alguns navios no porto de Lisboa<sup>299</sup>, entre os quais, o galeão *São Luis* e as duas zavras *Julia* e *Augusta*<sup>300</sup>. O *São Cristóvão*, também

---

<sup>295</sup> João Pedro Vaz, *op. cit.*, pp.80-89.

<sup>296</sup> Manuel Gracia Rivas, "El hospital naval de Ferrol en 1589", *RHN*, año IX, Nº. 32, Madrid, 1991, p.96.

<sup>297</sup> AGS CS 2E, Leg.290, fol.1258.

<sup>298</sup> Maria del Carmen Saavedra Vázquez, *op. cit.*, p.62.

<sup>299</sup> AGS GA, Leg.251, fol.145.

<sup>300</sup> Estava previsto estes navios seguirem para a ilha Terceira, com a missão de trazerem as mercadorias que iam a bordo do galeão de Malaca que aí se tinha afundado. Jan Huygen van Linschoten, *Itinerário, viagem ou navegação para as Índias Orientais ou Portuguesas*, edição de Arie Pos e Rui Manuel Loureiro, Lisboa, CNCDP, 1997, pp.334-335 e João Afonso, "O galeão de Malaca no Porto de Angra em 1589 : um processo judicial - Linschoten", in *Os Açores e o Atlântico ( séculos XIV - XVII ). Actas do Colóquio Internacional realizado em*

da mesma coroa, que também era para ficar, por alguma razão não conseguiu entrar a barra de Lisboa, prosseguindo com a força de Bazán<sup>301</sup>. Em Lisboa passaram a estar quatro galeões e duas zavras da Coroa de Portugal<sup>302</sup>.

Nos inícios de Outubro, a zavra *Júlia* e a caravela *Santa Catarina*, esta de 180 toneladas, assim como três filibotes e um patacho, estavam a ser preparados em Lisboa para ir à Terceira recolher o ouro e a prata que tinham sido desembarcados na ilha por uma armada das Índias<sup>303</sup>. No entanto, os documentos não permitem concluir se esta missão sempre se chegou a realizar.

A força que tinha regressado a Ferrol no final do Verão ou, pelo menos, parte desta, num total de 30 navios, larga a 5 de Outubro de 1589, sob o comando do almirante Sancho Pardo Osario, transportando uma força de desembarque comandada por D. Juan del Águila, com instruções de os desembarcar no porto da Blavet<sup>304</sup>, na Bretanha. Apesar do temporal que se abateu na viagem, a força chegou intacta e unida ao seu destino, tendo ainda capturado alguns navios no trajecto. O desembarque foi um sucesso e irá ser um importante espinho cravado na zona de influência de Inglaterra até 1598, para além de permitir influenciar os acontecimentos em França<sup>305</sup>.

---

*Angra do Heroísmo de 8 a 13 de Agosto de 1983*, Angra do Heroísmo, Instituto Histórico da Ilha Terceira, 1984, pp.177-205.

<sup>301</sup> AGS GA, Leg.251, fol.296.

<sup>302</sup> AGS GA, Leg.250, fol.353.

<sup>303</sup> AGS GA, Leg.291, fol.25.

<sup>304</sup> Actualmente Port Louis.

<sup>305</sup> Mariano González-Arnavo Conde-Luque, *Derrota y muerte de Sir Francis Drake. A Coruña 1589 – Portobelo 1596*, [s.l.], Xunta de Galicia, 1995, pp.140-141 e AGS GA, Leg.321, fol.45..

Nesse Inverno de 1589, 27 dos 61 navios<sup>306</sup> das forças navais do rei, dos quais 18 eram da Coroa de Portugal, incluindo quatro navios ligeiros<sup>307</sup>, mantêm-se também em Lisboa, enquanto outros ficam em Ferrol<sup>308</sup>.

<b>NAVIOS DA COROA DE PORTUGAL</b> <b>NA ARMADA PROPOSTA</b> (1590)			
NAVIO	TONELAGEM	Nº PEÇAS	Obs.
AGS GA, Leg.254, fol.188			
<i>Galeão S. Martinho</i>	1000*	52	Ferrol
<i>Galeão S. Cristovão</i>	352*	36	Ferrol
<i>Galeão S. Luis</i>	830*	37	Ferrol
<i>Galeão S. Lucas</i>	600*	34	Ferrol
<i>Galeão Santiago o menor</i>	520*	37	Ferrol
<i>Zavra Augusta</i>	166*	24	Ferrol
<i>Zavra Julia</i>	166*	22	Ferrol
A. Salgado, <i>Seis Galeões</i> , 2001			
<i>Galeão S. Filipe</i>	620	53	Construção
<i>Galeão S. Bartolomeu</i>	500	37	Construção
<i>Galeão S. Paulo</i>	500	37	Construção
<i>Galeão S. Pantaleão</i>	500	37	Construção
<i>Galeão S. Pedro</i>	500	37	Construção
<i>Galeão</i>	500	37	Nome desc.
* Toneladas de Castela			

Entretanto, em Lisboa, encontrava-se o almirante Marcos de Aramburu, comandando dois galeões, uma urca e duas zavras grandes<sup>309</sup> e, no âmbito da

<sup>306</sup> AGS GA, Leg.250, fol.352.

<sup>307</sup> AGS GA, Leg.254, fol.188.

<sup>308</sup> AGS GA, Leg.253, fol.118.

<sup>309</sup> Tratavam-se, muito provavelmente, das zavras *Augusta* e *Júlia*, sobreviventes da Campanha de 1588. MNM, ms391, fol.75.



cooperação entre as duas Coroas, que não ocorria apenas com forças navais de grandes dimensões, em meados de Fevereiro de 1590 a *Augusta*, sobrevivente da campanha de 1588, foi enviada juntamente com o galeão de Castela, o *Santa Maria del Barrio* e uma caravela, prestar socorro à frota de Terra Firme<sup>310</sup>.

Ainda nesse Verão, o mencionado almirante larga de Lisboa com sete navios e uma caravela com destino à Terceira, com a missão de trazer o ouro e a prata aí deixada pela frota das Índias<sup>311</sup>.

<b>NAVIOS DA COROA DE PORTUGAL NA ARMADA DEL MAR OCEANO (1591)</b>			
<b>NAVIO</b>	<b>TONELAGEM</b>	<b>Nº PEÇAS</b>	<b>Obs.</b>
A. Salgado, <i>Felicíssima</i> , 2004			
Galeão <i>S. Martinho</i>	1000*	52	Ferrol
Galeão <i>S. Cristóvão</i>	352*	36	Ferrol
Galeão <i>Santiago o menor</i>	520*	37	Ferrol
Galeão <i>S. Bernardo</i>	352*	20	Ferrol
* Toneladas de Castela			

Face às insistentes informações que chegavam ao monarca, vindas de Inglaterra através do seu sistema de espionagem, de que os ingleses tencionavam enviar três forças navais para atacar a navegação ao largo dos Açores em 1591, este ordenou a preparação da Armada del Mar Oceano, ainda no ano anterior, incluindo nela a participação de navios da Coroa de Portugal.

<sup>310</sup> Fernandez Assis, *Epistolário de Felipe II sobre asuntos de mar*, Madrid, Editora Nacional, 1943, doc.1316, p.256.

<sup>311</sup> AGS GA, Leg.282, fol.157.

Efectivamente, a 5 de Abril de 1591, uma esquadra inglesa, sob o comando do Lord Thomas Howard, larga de Plymouth dirigindo-se, de imediato, para a zona das Berlengas, habitualmente utilizada pelos corsários para recolher informações sobre os navios, junto dos pescadores de sardinha de Peniche. Nas proximidades desse arquipélago captura uma urca com diverso material náutico, seguindo depois para a zona do cabo de São Vicente, cruzando à vista da barra de Lisboa, sem conseguirem efectuar qualquer captura significativa.

A presença desta esquadra inglesa no mar não impediu que, nos finais de Abril, os tão ansiados reforços às forças de Águila conseguissem passar e desembarcassem na Bretanha 2.500 soldados, transportados em 10 navios<sup>312</sup>.

Finalmente, nos começos de Maio, a força inglesa dirige-se para os Açores onde, de imediato, capturou um pequeno navio que vinha das Índias Ocidentais permitindo-lhes, deste modo, obter informações sobre as frotas que ainda haveriam de chegar<sup>313</sup>.

Apesar das incessantes ordens do rei para que a armada espanhola se faça ao mar, o início do Verão de 1591 encontrou os navios de D.Alonso de Bazán ainda em Ferrol.

A demora na saída devia-se, principalmente, aos atrasos com a entrega dos novos galeões que estavam a ser acabados no Norte da península, pois apenas os três que tinham sido construídos em Santander se encontravam já em Ferrol. Um deles, o enorme galeão *San Pablo*, recebeu o estandarte real do

---

<sup>312</sup> Mariano González-Arno Conde-Luque, *op. cit.*, p.165.

<sup>313</sup> *Id.*, *op. cit.*, pp.50-60.

já velhinho galeão *São Martinho*, da Coroa de Portugal, passando a desempenhar as funções de navio capitania das armadas de Filipe II de Espanha no Atlântico, no meio de salvas dos restantes navios<sup>314</sup>. A força de Bazán incluía os seguintes galeões da Coroa de Portugal: o *São Martinho*, capitaneado por Martim de la Serva, o *São Cristóvão*, sob o comando de António de Ameste e Blas Freyre de Herrera no *Santiago*, e o *S. Bernardo*<sup>315</sup>.

Só a 17 de Julho de 1591 é que se reuniram em Ferrol a maioria dos navios que estavam previstos integrar a força de D.Alonso, totalizando cerca de 16 galeões e 36 navios diversos, incluindo os navios ligeiros, divididos em quatro esquadras. A necessidade de redistribuir as peças pelos novos galeões, aliada à já tradicional falta de peças de artilharia para as armadas, obrigou os galeões da Coroa de Portugal a largar com menos peças do que quando participaram na Jornada de 1588.

Um derradeiro atraso na largada deve-se ao capitão português Gaspar de Sousa ainda não ter chegado a Ferrol, juntamente com o seu terço de soldados e alguns pilotos portugueses, sem os quais, segundo Bazán, a força não tinha condições se fazer ao mar.

Os reforços esperados de Portugal chegaram, finalmente, dois dias depois, a 19 de Julho, em oito navios mercantes armados, comandados por um distinto soldado português, D. Luis Coutinho. Com este vinham cinco

---

<sup>314</sup> “Lembrança do que se passou com a armada que partiu do porto de Ferrol com destino às Ilhas dos Açores”, A.D.B., Colecção Cronológica, nº2147, pasta 67, in Francisco Ribeiro da Silva, coord., *op. cit.*, p.307.

<sup>315</sup> AGS GA, Leg.396, fol.105. Não há nenhuma indicação em relação ao capitão de mar do *São Bernardo*.

companhias de soldados, que foram distribuídos por diversos navios<sup>316</sup>, assim como os abastecimentos e as peças de artilharia<sup>317</sup>.

Logo após a chegada destes últimos reforços, a força zarpou tendo, logo ao largo da ilha das Flores, travado combate com o célebre galeão inglês *Revenge*, que integrava a força inglesa<sup>318</sup>.

Como praticamente todos os navios de alto-bordo da Coroa de Portugal integravam esta armada, as funções da Armada da Costa foi assegurada por cinco galés, sob o comando de Francisco de Colona. Durante uma escala nas

---

<sup>316</sup> No *São Martinho* passou a seguir um terço lusitano, sob o comando de Gaspar de Sousa, e alguns nobres portugueses, como António Leite, D. Diogo de Sousa, Luís Alves d'Atouguia, João Roiz Pereira, os dois irmãos Faria, Vasco de Carvalho Sousa, Simão d'Araújo, o alferes Sanchez, o capitão de infantaria Jerónimo Soarez, o capitão Luís Herrera Valdevez, o sargento-mor Garcés e outros. No *São Cristóvão* foi Francisco Pereira com boa infantaria e aventureiros, como Cristóvão de Tojal, Pedro Alvarez Vieira e outros. Andrés Falcão de Resende, "Romance do sucesso da Armada que foi as ilhas Terceiras no anno, de 1591", *apud* Cesáreo Fernández Duro, *La conquista de los Azores*, Madrid, 1886, pp.134-136.

<sup>317</sup> Peter Earle, *The last fight of the Revenge*, London, 1992, pp.88-94.

<sup>318</sup> Para mais pormenores do combate de 1591, consultar as seguintes obras: *Id., op. cit.*, Richard Hakluyt, "A report of the trueth of the fight about the Isles of Açores, the last of August 1591, betwixt the Revenge, one of her Majesties shippes, and an Armada of the King of Spaine; Penned by the honourable Sir Walter Raleigh knight", in *The principal Navigations Voyages, Traffiques & discoveries of the English Nation*, vol VII, Glasgow, 1904, pp.38-53, William Ponsonbie, "Uma narrativa da verdade quanto ao combate próximo das Ilhas dos Açores, neste último Verão, entre o «Revenge», um dos navios de sua Majestade a Rainha, e uma Armada do Rei de Espanha", *Insula*, Ponta Delgada, vol.XLVI, 1990, pp.281-303, Andres Falcão de Resende, "Domínio Hespanhol nos Açores e D.António Prior do Crato. Do sucesso da Armada que foi às Ilhas Terceiras no anno de 1591", *Archivo dos Açores*, vol.VI, P.Delgada, 1981, pp.463-468, Maria Irene Gil da Silva Braz Teixeira, "A batalha da ilha das Flores. Sir Richard Grenville e o Revenge", *Boletim do Instituto Histórico*, vols.XXV-XXVI, [Angra do Heroísmo], 1967-68, pp.199-291 e Jan Huygen van Linschoten, *op. cit.*, 1997.

Berlengas, esta força travou um combate vitorioso contra uma armada inglesa comandada pelo conde de Cumberland<sup>319</sup>.

No entanto, e apesar da presença das galés às quais se juntaram cinco galeões que tinham integrado a armada de Bazán, incluindo o *São Bernardo* da Coroa de Portugal, e que se encontravam sob o comando de Marcus Aramburu que, no regresso dos Açores, ficaram no mar para escoltar as urcas que largavam de Setúbal carregadas de sal, os navios corsários conseguiram capturar 19 dessas urcas, assim como outras duas com especiarias. Em Setúbal também se encontrava o galeão da Coroa de Portugal, o *Santiago*, que aí tinha arribado no regresso dos Açores<sup>320</sup>.

Ao contrário do que era habitual, ainda antes do final da época de navegação de 1591, largou uma nova força naval contra Inglaterra, possivelmente de Lisboa, sob o comando do general Bertendona que, embora se tenha feito ao mar muito tarde – em Setembro – conseguiu chegar às costas de Inglaterra e destruir vários navios capturando, inclusivamente, um navio da rainha<sup>321</sup>. No regresso, a armada foi fustigada por severos temporais, que a dispersaram, danificando e afundando alguns dos navios, até os sobreviventes entrarem em Ferrol<sup>322</sup>.

Em finais de Dezembro de 1591 encontravam-se, assim, em Lisboa os seguintes navios: os galeões de Castela *San Pablo*, *Santo Tomas*, o *San Andrés*, dos novos e o *São Cristóvão*, o *San Felipe y Santiago* e o *Santiago Maior*, para

---

<sup>319</sup> MNM Ms 391, nº1108, fol.139 e nº1110, fol.143.

<sup>320</sup> MNM Ms 391, nº1127, fol.183.

<sup>321</sup> Enrique García Hernán, *Irlanda y el rey prudente*, Madrid, 2000, pp.210-211.

<sup>322</sup> AGS GA, Leg.327, fol.50.

além dos galeões de Portugal *São Martinho*, *São Cristóvão* e *Santiago*<sup>323</sup>. Durante esse Inverno, é organizada em Lisboa uma nova armada de 16 navios, incluindo seis galeões de Castela, e três galeões, seis filibotes e uma caravela do rei<sup>324</sup>, mas nenhum navio da Coroa de Portugal. Entre os galeões do monarca, encontravam-se os galeões *San Pablo* e o *San Simon*<sup>325</sup>.

Na primavera de 1592, larga de Lisboa a Armada da Índia, que incluía três dos novos galeões da Coroa de Portugal cuja construção tinha sido iniciada logo após 1588, estando dois deles também em funções de naus<sup>326</sup>. Este será o momento que irá levar ao colapso completo da estrutura militar lusitana pois, a partir deste momento, nunca mais Portugal teve capacidade de, isoladamente, possuir e manter uma força naval própria.

Mais tarde, já em Agosto de 1592, largou de Lisboa uma força naval sob o comando do general Martín de Bertendona, com destino aos Açores, composta por três galeões portugueses e outros dois navios, juntamente com sete patachos sob o comando de Alonso de Bazán<sup>327</sup>. No regresso, aportou a Santander, onde se formou uma nova composta por nove navios, seis do

---

<sup>323</sup> MNM, ms391, fols.195-196v e AGS GA, Leg.341, fol.216. Os galeões eram comandados por António de Ameste, Martin de Lacerda e Blas Freire de Herrera, respectivamente. AGS GA, Leg.396, fol.106.

<sup>324</sup> É muito interessante esta separação entre navios do rei e da Coroa de Castela.

<sup>325</sup> MNM ms 391, fol.216.

<sup>326</sup> A. G., "Subsídios para o estudo da Carreira da Índia", *ACMN*, vol. CXIX, Lisboa, OUT-DEZ 1989, p.784

<sup>327</sup> AGS GA, Leg.359, fol.85.

monarca e três particulares. Entre os primeiros, encontrava-se o novo navio *Santa Catarina*, de 300 toneladas<sup>328</sup>.

Entretanto, dos navios que tinham permanecido em Lisboa, os dois galeões novos de Castela anteriormente mencionados são cedidos, a título de empréstimo, à Coroa de Portugal, assim como outros três galeões da mesma coroa, mais antigos, armados com 91 peças de bronze e ferro<sup>329</sup>.

Deste modo, nos inícios de 1593, encontrava-se em Lisboa uma armada que incluía 15 navios do rei, dos quais alguns da Coroa de Portugal, e 16 particulares<sup>330</sup>. Dessa força foram retiradas nove velas, incluindo três galeões de Portugal e seis de Castela<sup>331</sup>, incluindo aqueles que tinham sido cedidos à Coroa de Portugal, e vieram a formar a primeira Armada do Consulado<sup>332</sup>.

Esta nova armada, juntamente com outros 18 galeões vindos de Sevilha, sob o comando do general Fernando Tellez de Menezes, largou durante o Verão de 1593, com a missão de apoiar os navios portugueses e de Castela que regressavam dos territórios conquistados.

Juntas, correram a costa da Corunha e da Galiza e, por a estação ir já adiantada, não foram poupados a vários temporais, que dispersaram alguns navios, obrigando-os a passar o Inverno na Galiza. Grande parte da força manteve-se em conserva e arribou a Ferrol contando-se apenas um galeão a

---

<sup>328</sup> AGS GA, Leg.359, fol.55.

<sup>329</sup> AGS GA, Leg.358, fol.72 e Leg.359, fol.85.

<sup>330</sup> AGS CMC2, Leg.1006 de 7 de Fevereiro de 1593.

<sup>331</sup> Um outro documento refere terem sido emprestados apenas cinco. AGS GA, Leg.359, fol.85.

<sup>332</sup> AGS GA Leg.453, fol.184.

arribar a Vigo<sup>333</sup>. Infelizmente, perdeu-se um galeão da Coroa de Portugal, sob o comando do capitão D. Cristovão de Mello, do qual se salvou toda a gente. O regresso destes navios a Lisboa só se fez em meados de Fevereiro 1594, comboiando apenas uma nau da Índia<sup>334</sup> e quatro galeões da Guarda das Índias<sup>335</sup>.

Em Julho desse ano de 1594, largou de Lisboa a Armada das Ilhas, comandada pelo conde da Feira, D. João Pereira. Ainda antes da sua largada, corsários ingleses, sob o comando do conde de Cumberland, atacaram e incendiaram ao largo dos Açores a nau da Índia *Cinco Chagas*.

Em Outubro, no regresso da Armada das Ilhas, e após o período habitual de patrulha, o conde da Feira ordenou que a força entrasse em Lisboa, apesar do vento falso que se fazia sentir<sup>336</sup>. Esta manobra arriscada provocou a perda do galeão sob o comando de Fernão de Mesquita de Forjaz, entre S. Julião e os cachopos. Um outro galeão, possivelmente o *São Barnabé*<sup>337</sup>, ficou muito maltratado<sup>338</sup>, tendo perdido o leme<sup>339</sup> e, posteriormente, encalhado na praia de Belém<sup>340</sup>. No primeiro galeão estariam embarcadas 400 pessoas, entre os quais muitos soldados experientes, não se salvando mais de 60. No segundo,

---

<sup>333</sup> AGS GA, Leg.379, fols.103 e 104.

<sup>334</sup> Possivelmente a nau *São Pantaleão*. AGS GA, Leg.379, fol.104.

<sup>335</sup> BNL FG. Códice 8750, p.74-75v.

<sup>336</sup> MNM, ms 391, fol.343.

<sup>337</sup> AGS CMC2 leg.1006, de 30 de Setembro de 1594.

<sup>338</sup> BNL FG. Códice 8750, p.75v-76v.

<sup>339</sup> MNM ms 391, fol.343.

<sup>340</sup> I.A.N./T.T., *Corpo Cronológico*, Maço 268, doc. 12, Lisboa, 2 de Outubro de 1594.



só morreram aqueles que se atiraram ao mar<sup>341</sup>. Nos finais do ano seguinte, o navio já havia sido recuperado e estava a ser de novo apetrechado para navegar<sup>342</sup>.

Após o regresso desses navios a Lisboa, em finais de 1594, foi preparada uma armada espanhola de 11 navios, para transportar e desembarcar soldados na Bretanha, com o objectivo de reforçar as tropas de D. Juan de Aguilá. Esta força, segundo instruções do monarca, deveria incluir três navios da Coroa de Portugal, pagos directamente por essa Coroa, ou através da utilização das verbas do Consulado. Contudo, o aprontamento dos navios portugueses encontrava-se atrasado, incluindo a reparação do galeão *São Barnabé*, em parte motivada por falta de recursos financeiros mas, também, pela grande falta de mestres, de todo o tipo, na Ribeira das Naus.

Para além dos navios portugueses, cujo nome desconhecemos, a participação de Portugal fez-se também através do envio de soldados seus, 200 no total, que embarcaram nos navios da mesma coroa. Existiram algumas dificuldades em encontrar oficiais portugueses para comandar a gente de mar e os navios, já que muitos alegaram razões de doença para não seguirem na armada. Igualmente complicada foi a tarefa de preencher o número necessário de lugares de soldados, tal era aguda a sua escassez, que foi necessário retirar os 800 em falta ao castelo de Lisboa, apesar do risco de nem sequer ficar um quantitativo suficiente para garantir os serviços de guarda mínimos.

---

<sup>341</sup> *Memorial de Pero Roiz Soares*, edição de M. Lopes de Almeida, Coimbra, Universidade de Coimbra, 1953, p.305.

<sup>342</sup> ANTT, CC, maço 271, docs. 125 e 126, Lisboa, 1 de Novembro 1595.

Apesar de todas essas dificuldades, a expedição até à Bretanha decorreu sem grandes incidentes, tendo as tropas desembarcadas travado diversos combates contra os franceses e ingleses, que os apoiavam. O regresso dos navios a Lisboa conseguiu fazer-se ainda antes do final do ano de 1594, encontrando-se grande parte da infantaria, que integrava as 10 companhias embarcadas nos nove navios de Castela, a necessitar de diversos apoios básicos imediatos, incluindo roupas para vestir<sup>343</sup>.

De acordo com conceitos do monarca, qualquer ataque aos seus domínio devia ser retaliado com outro. Daí que, aquando do ataque inglês a Pernambuco, no Brasil, em 18 de Abril de 1595, fosse, de imediato, ordenado um ataque espanhol à Cornualha, que ocorreu nos inícios de Agosto de 1595. Esta retaliação, proposta pelo almirante Diego de Brochero, e comandada pelo capitão Carlos de Amezola, foi efectuada apenas por quatro galés – *Capitana*, *Patrona*, *Bazona* e *Peregrina*.

Esta força, após largar de Blavet, atacou o porto francês de Penmarch, provocando grande destruição. Seguidamente, as quatro galés navegaram em direcção ao cabo Lizard, o extremo sul da Grã-Bretanha, conseguindo colocar em terra uma força de desembarque na baía de Mounts-Bay. A partir desse local, destroem várias localidades nas proximidades bem como a fortaleza de Pezance, reembarcando pouco tempo depois, face à ameaça de aproximação

---

<sup>343</sup> AGS GA, Leg.407, fol.89, ANTT, *Corpo Cronológico*, Parte II, Maço 271, docs.69 e 207, AGS GA, Leg.406, fol.262, Leg.408, fols.49 e 50 e Cesareo Fernandez Duro, *Armada Española*, tomo III, Madrid, Museo Naval de Madrid, 1972, pp.86-92.

de uma forte resposta inglesa. A galé *Peregrina* acabou por perder-se contra terra, quando vigiava o mar em redor do local de desembarque<sup>344</sup>.

Entretanto, e no que respeita à Armada das Ilhas, esta fez-se ao mar, mais uma vez, no mês de Julho. Esta força, sob comando do conde da Feira D. João Pereira, só largou de Lisboa quando se confirmou que o ataque inglês não se concretizava, regressando em 2 de Outubro desse ano de 1595<sup>345</sup>.

Em Lisboa, encontravam-se os restantes meios navais da Armada del Mar Oceano, num total de 12 galeões e uma nau grossa, assim como diversos navios menores, quase todos necessitando de fabricos, de diversa ordem. Esta força tinha embarcada 1.800 marinheiros e 1.440 soldados<sup>346</sup>. Estivera a navegar durante o Verão, acabando só por invernar em meados de Setembro, apesar de cerca de 18 dos navios mais pequenos terem sido obrigados a permanecer mais alguns dias no mar e de, só ao fim de cinco tentativas, terem conseguido entrar em Lisboa, devido às condições meteorológicas adversas que se fizeram sentir<sup>347</sup>.

Contudo, e contrariamente ao que as autoridades dos Habsburgos acreditavam, o ataque aos domínios filipinos aconteceu, sob o comando do famoso almirante inglês Drake, mas longe das costas da Península Ibérica, ou seja, desta vez nas longínquas Caraíbas. Perante tal ameaça, Filipe II de Espanha ordenou que os navios que se encontravam em Lisboa – dois galeões

---

<sup>344</sup> Manuel Martín-Bueno, *Costa da morte: Atopámo-la história*, imp. Vigo, Xunta de Galicia, [1989], p.11, Mariano González-Arnao Conde-Luque, *op. cit.*, pp.265-266 e Edward Tenace, *op. cit.*, p.859.

<sup>345</sup> BNL FG. Códice 8750, p.78-78v e ANTT, CC, parte I, maço 113, doc.17.

<sup>346</sup> AGS GA, Leg.432, fol.136.

<sup>347</sup> MNM, ms392, fols.1-1v.

grandes, seis galeões pequenos de 300 toneladas e 13 outros navios diversos – largassem de imediato, sob o comando de D. Bernardino de Avellaneda, com destino a essas águas. Esta força largou a 2 de Janeiro de 1596 e, apesar de ter sido dispersa por vários temporais, os navios conseguiram chegar às Caraíbas e aí iniciar a perseguição à força inglesa, mas sem nunca conseguirem entrarem em contacto com esta.

A expedição inglesa revelou-se, porém, um novo fracasso, já que apesar de alguns ataques, não infligiram grandes estragos, tendo, inclusivé o almirante inglês perecido entretanto.

Não obstante, o envio desta força ibérica reflectir-se-à, posteriormente, nas necessidades de defesa da coroa hispânica, nesse ano, pois estes navios só regressaram no Outono<sup>348</sup>.

Todas as acções acima relatadas levam a que, logo do início de 1596, as finanças da monarquia hispânica voltassem a cair numa situação grave, em nada abonando o facto de surgirem novas informações de que os ingleses se encontrariam a preparar um novo ataque, obrigado a coroa a contrair um novo empréstimo.

Sob a iminência desse ataque, e por ordem do Conselho de Estado e do monarca, prepara-se uma audaciosa acção, no âmbito do que actualmente se designa por “acções especiais”, contra os navios ingleses, com a particularidade de ser comandada por um súbdito português, o capitão Domingos Martins

---

<sup>348</sup> Peter Pierson, *Commander of the Armada*, New Haven e London, 1989, Yale University Press, p.195, Mariano González-Arno Conde-Luque, *op. cit.*, p.287 e Edward Tenace, *op. cit.*, p.860.

Barbosa. Efectivamente, a 19 de Março, larga de Santander o navio *Roda Mundi* que, daí a poucos dias, no dia 24, chega às aproximações do porto inglês de Falmouth, no interior do qual se encontravam cerca de 40 navios, todos devidamente guardados – incluindo sete galeões grandes da rainha.

Pelas 18.00 horas desse dia, o capitão Domingos, acompanhado por outros 11 elementos, embarcam numa chalupa que consegue passar sem ser detectada pelos castelos que protegem a entrada do mencionado porto. Uma vez ali, colocaram dois barris incendiários num dos maiores galeões e cortam-lhe as amarras, na esperança que se abatesse sobre os outros que se encontravam nas proximidades. Noutras três naus que se encontravam amarradas juntas colocaram quatro barris, não tardando que as chamas as envolvessem. No meio da confusão, desembarca ainda com nove homens em terra e incendeia 16 das cerca de 40 casas da povoação de Castelbay, regressando de seguida à chalupa e ao navio<sup>349</sup>.

Não obstante tão auspiciosa acção, o aprontamento da armada inglesa não sofreu qualquer atraso, e as informações que continuavam a chegar à Península Ibérica indiciavam que o ataque teriam como alvo provável a cidade de Lisboa, razão pela qual as forças que defendiam a cidade foram substancialmente reforçadas<sup>350</sup>. Cádiz, que também era referenciada como possível alvo do ataque é onde, efectivamente, ocorre o ataque anglo-holandês, com 120 velas. Ao contrário do ataque de Drake perpetrado em 1587, este consegue ter mais sucesso e ocupar a cidade, para além de destruir ou capturar

---

<sup>349</sup> AGS GA, Leg.454, fols.21 e 22.

<sup>350</sup> AGS GA, Leg.456, fol.155.

diversos navios que se encontravam no porto, incluindo dois galeões da Coroa de Portugal<sup>351</sup>.

Porque a força anglo-holandesa já se encontrava no mar, a Armada das Ilhas, que era comandada pelo capitão Cristóvão Falcão, permaneceu em Lisboa afim de assegurar a protecção do porto e as aproximações da capital lusitana, em especial na chegada das naus da Índia e dos navios da armada do general Brochero. Para apurar antecipadamente os movimentos do inimigo, e possivelmente obter também informações das naus, os caravelões que integravam a Armada das Ilhas encontravam-se em patrulha no mar<sup>352</sup>.

Como resposta ao ataque das forças protestantes e, especialmente a este novo ataque inglês, o monarca mandou preparar uma nova armada para atacar a Irlanda, tendo escolhido o porto de Lisboa como ponto de partida.

O comando desta nova Armada foi atribuído ao *capitão-general do Mar Oceano*, Martin de Padilla, conde de Santa Gadea<sup>353</sup> que, no início do Verão, apenas contava com 24 navios grossos e mais alguns ligeiros, pois os principais, conforme já foi mencionado anteriormente, encontravam-se nas Caraíbas, integrados na armada de Avellaneda e que só regressaria nesse Outono.

Não sendo já novidade e como já tinha ocorrido durante a preparação de outras armadas, uma vez mais a maior dificuldade prendeu-se com a falta de

---

<sup>351</sup> R.B. Wernham, ed., *The return of the Armadas*, Oxford, Clarendon Press, 1994, p.100.

<sup>352</sup> ANTT, CC, maço 275, doc. 90 e AGS GA, Leg.466, fol.303.

<sup>353</sup> Edward Tenace, e alguns dos documentos, referem que o comandante da força naval se chamava Adelantado, contudo, o comandante da força foi D. Martin de Padilla cujo título incluía, entre outros, o de "Adelantado Mayor de Castilla". Edward Tenace, *op. cit.*, pp.863-865 e HHSA, *Spanien, Varia*, karton 3, f, f.276.

fundos para aprontar a força. Mas, mesmo quando o rei conseguiu as verbas necessárias, através do confisco de toda a prata vinda das Américas, a preparação da força naval não foi imediata, pois são sempre processos algo morosos.

Esta demora prolongou-se por todo o Verão e só em Outubro é que fica completamente ataviada. E, à semelhança com o que tinha ocorrido durante a preparação da de 1588, o monarca voltou a acusar o comandante da expedição de a estar a atrasar, propositadamente. Deste modo, em 13 de Outubro, o monarca mandou cancelar a ida à Irlanda e ordenou que os navios seguissem, inicialmente, para a Corunha e, posteriormente, para a Bretanha.

A armada era composta por 81 navios, incluindo cerca de 20 galeões, nove dos quais da Coroa de Portugal, sob o comando de Falcão de Sousa<sup>354</sup> e, para além da gente de mar portuguesa, integravam também a armada 2.200 soldados portugueses<sup>355</sup>. Finalmente, a 24 de Outubro, a armada largou de Lisboa aproveitando uma melhoria nas condições meteorológicas tendo-se-lhe juntado, já em alto mar, a mais 30 navios pequenos vindos de Sevilha, com soldados embarcados. Estava ainda previsto juntarem-se mais 41 navios a partir de Vigo, com 6.000 soldados embarcados<sup>356</sup>.

A 28 de Outubro de 1596, e após quatro dias de navegação, esta força naval foi dispersa por um temporal ao largo de Finisterra, perdendo-se cerca de

---

<sup>354</sup> Os documentos não especificam que navios eram, apenas que da Coroa de Portugal eram nove, num total de 6.320 toneladas. HNSA, *Spanien, Varia*, karton 3, f, f.276.

<sup>355</sup> A integração dos portugueses não decorreu de forma pacífica, havendo relatos de terem mesmo sido apontados mosquetes contra o almirante de Castela. E. P. Cheyney, *A history of England from the defeat of the Armada to the death of Elizabeth*, vol. II, London, 1926, p.95.

<sup>356</sup> HNSA, *Spanien, Varia*, karton 3, f, f.276 e Edward Tenace, *op. cit.*, pp.866-869.

30 navios, dos quais 13 acabaram por ir dar contra a costa. O navio almiranta que se encontrava entre os navios perdidos, transportava nos seus porões 470.000 cruzados<sup>357</sup>.

Da Coroa de Portugal, perdeu-se o galeão *S.Filipe e Santiago* (de 500 toneladas, 140 soldados e 60 marinheiros) e uma galizabra (350 toneladas, 120 soldados e 60 marinheiros), mas nos quais ninguém perdeu a vida<sup>358</sup>. Nestes, iam embarcados muitos dos soldados veteranos do terço de Portugal<sup>359</sup>, bem como muitos outros portugueses de vários ofícios (serralheiros, pedreiros, carpinteiros, carvoeiros, entre outros) que tinham sido recrutados e embarcados à força nos navios da armada, mesmo perante o pranto e protestos das mulheres e filhos dos homens embarcados<sup>360</sup>.

O almirante de Castela, a bordo do galeão *San Pablo*, só conseguiu entrar em Ferrol a 29 de Outubro, sendo apenas nesta altura que consegue informar o monarca de mais este desastre. Apesar das infelizes informações, Filipe II de Espanha só cancelou definitivamente a expedição a 13 de Novembro<sup>361</sup>.

Apesar de tal desaire, o ânimo não esmoreceu e, de imediato, foi dado início ao aprontamento de uma nova armada espanhola para o ano seguinte.

---

<sup>357</sup> *Memorial de Pero Roiz Soares*, edição de M. Lopes de Almeida, Coimbra, Universidade de Coimbra, 1953, p.337.

<sup>358</sup> MNM ms392, fols.66 e 67 e AGS GA leg.451, fol.183.

<sup>359</sup> Enrique García Hernán, *op. cit.*, R.B. Wernham, ed., *op. cit.*, p.132 e Manuel Martín-Bueno, *op. cit.*, p.17.

<sup>360</sup> Joaquim Veríssimo Serrão, *op. cit.*, p.312.

<sup>361</sup> Edward Tenace, *op. cit.*, pp.866-867.



Foram, apesar disso, os ingleses, logo no início desse ano, a devastarem as costas da península com uma armada de 40 velas<sup>362</sup>.

A presença inglesa não impede a continuação da preparação da nova armada que se concentrava em Ferrol pois, nos inícios de Fevereiro, a Armada del Mar Oceano já era composta por 20 navios do rei, 12 navios designados como “particulares”, que incluíam o galeão capitania de Portugal - *A Misericórdia*, de 1.000 toneladas -, 27 urcas alemãs e 25 urcas flamengas<sup>363</sup>.

A integração dos navios da Coroa de Portugal, nessa força naval, reduziu o número de navios que podiam patrulhar as costas da península e os Açores, razão pela qual a patrulha desse importante espaço marítimo foi efectuada por uma força conjunta das duas Coroas<sup>364</sup>.

Apesar das habituais dificuldades na preparação das forças navais de Castela e de alguma indecisão, por parte do rei, na escolha do objectivo final, este acabou por ser o porto de Brest.

Mais uma vez, atrasos no aprontamento da armada apenas permitiram que esta estivesse praticamente pronta nos inícios de Setembro e, nessa altura, a presença de uma forte armada anglo-holandesa ao largo das costas do Norte da Península Ibérica, e cujo objectivo era o de interceptar a luso-castelhana, adiaram ainda mais a largada desta última.

---

<sup>362</sup> *Memorial de Pero Roiz Soares*, edição de M. Lopes de Almeida, Coimbra, Universidade de Coimbra, 1953, p.338. Contudo, não era uma única força mas, antes, diversas forças de corsários que marcaram presença no Atlântico até às Canárias. Richard T. Spence, *The privateering Earl*, Gloucestershire, Alan Sutton Publishing, 1995, pp.125-140.

<sup>363</sup> MNM, ms392, fols.80-82.

<sup>364</sup> AGS GA, Leg.484, fol.35.

Só quando o monarca recebeu informações que a força adversária já se encontrava de regresso ao norte da Europa, após ter encontrado ventos contrários e recebido informações falsas que a fizeram seguir para os Açores, numa perseguição fantasma à armada do monarca castelhano, é que este ordenou a largada dos seus navios, mas alterando, mais uma vez, o seu destino final. Desta vez, o alvo seria Falmouth, e tinha como objectivo a destruição da desbaratada força inimiga.

Assim, a partir de 1 de Outubro, a armada, mais uma vez sob o comando de D. Martin de Padilla, tenta largar da Corunha mas condições atmosféricas adversas não o permitem. No dia 18, já com os navios ingleses em segurança no porto, o rei altera mais uma vez os objectivos, ordenando que a força desembarque 3.000 soldados na Bretanha e 4.000 em Calais, mantendo-se os restantes soldados a bordo dos navios. No dia 19, e após uma recusa inicial por parte dos restantes navios de largarem e seguirem o capitania, pelas quatro da tarde a armada finalmente se faz ao mar, com cerca de 136 navios, dos quais 44 eram reais (16 dos quais galeões), 16 navios particulares, 52 urcas e filibotes alemães e flamengos e 24 caravelas portuguesas, transportando 8.634 soldados, 4.000 homens do mar e 300 cavaleiros<sup>365</sup>. Tal como em 1588, também agora o plano previa que, uma vez chegada à Bretanha, as seis galés que já se encontravam a operar na zona se juntassem à armada.

De Portugal, esta força naval levou para além de cerca de 2.000 soldados, vários navios alemães e holandeses apresados em Lisboa e em Setúbal, e o galeão *Misericórdia*, capitania de Portugal de 1.000 toneladas e, possivelmente,

---

<sup>365</sup> MNM, ms392, fol.100 e fol.122.

também o galeão *São Mateus e São Francisco*, de 900 toneladas, que eram da Coroa de Portugal, embora a documentação não o especifique<sup>366</sup>.

Após quatro dias de navegação e quando a armada já se encontrava a cerca de 30 milhas do Lizard Point, ventos e correntes fortes impediram que a armada entrasse no Canal e, apesar dos esforços do seu almirante, não conseguiu aproximar-se da costa de Inglaterra. A 25 de Outubro, Padilla ordenou o regresso, tendo entrado na Corunha a 30 desse mês, acompanhado de 38 navios, entrando restantes nos dias seguintes.

A força de Marcos Aramburu, que integrava a armada, e sempre sob os efeitos de um temporal, não conseguiu entrar em nenhum porto do Norte da península, tendo 14 navios entrado em Lisboa e dois em Setúbal. Faltaram quatro que arribaram a Andaluzia, ou mesmo às Canárias. Só em 12 destes navios e depois dos 34 dias que estiveram no mar, morreram 600 homens, o que permite ter uma ideia do estado em que toda a armada regressou à península<sup>367</sup>.

Assim, e apesar de se terem perdido apenas alguns navios menores, a força não se encontrava em condições de voltar a fazer-se ao mar, pois os navios necessitavam de inúmeras reparações. Efectivamente, em finais de Novembro, já tinham sido carenados, aprontados e colocada a artilharia a 52 dos navios que tinham regressado, em mais uma clara demonstração do bom funcionamento da estrutura administrativa de Castela<sup>368</sup>. Este esforço permitiu

---

<sup>366</sup> Cesareo Fernandez Duro, *Armada Española*, tomo III, Madrid, Museo Naval, 1972, p.163.

<sup>367</sup> AGS GA, Leg.490, fol.238.

<sup>368</sup> MNM, ms392, fols.162-163v.

ao monarca ter disponíveis 70 navios, logo em Fevereiro de 1598, para as missões que fossem determinadas<sup>369</sup>.

NAVIOS DA ARMADA DAS ILHAS (1598)			
NAVIO	TONELAGEM	Nº PEÇAS	Obs.
Matos, <i>Diário</i> , 1985			
Nau <i>Conceição</i>	-		
Nau <i>S. Roque</i>	-		
Nau <i>S. Pantaleão</i>	-	48	Galeão 1589
Nau <i>Nº Srª da Paz</i>	-		
Nau <i>S. Simão</i>	-		Galeão Castela
Galeão <i>S. Pedro</i>	-	48	Galeão 1589
Urca <i>Corona</i>	-		
Urca <i>Águia Real</i>	-		
Urca <i>Daniel</i>	-		
Urca <i>Alicorne</i>	-		
Zavra	-		
Navio pequeno <i>Diligência</i>	-		
Navio	-		
Navio <i>Escocês</i>	-		
Nau <i>Levantesca</i>	-		

Logo a primeira surge devido ao agravamento da situação na Flandres, obrigando ao envio de 28 navios, transportando 4.000 soldados, sob o comando de Bertendona. Efectuou a viagem de ida e volta até Calais, sem ser detectado, nos inícios de 1598<sup>370</sup>.

<sup>369</sup> MNM, ms392, fols.178-181v. Sobre quais os navios ver AGS GA, Leg.512, fol.59 e Leg.513, fol.126.

<sup>370</sup> Para ver a relação dos navios enviados, consultar AGS GA, Leg.512, fol.59.

O envio desta força esgotou os meios disponíveis, impedindo o seguimento de outra até à Irlanda de modo a aproveitar a vitória obtida pelos rebeldes irlandeses, contra as forças inglesas<sup>371</sup>.

Ainda, no início de 1598, e apesar de ser pleno Inverno, largou da Corunha, com destino à Terceira, uma força composta por oito galeões e dois patachos para ir recolher os seis galeões da prata que tinham arribado à ilha<sup>372</sup>.

Mais tarde, e já no Verão, como facto inédito, a armada da Índia não conseguiu largar de Lisboa, por o porto se encontrar bloqueado por corsários ingleses, comandados pelo conde de Cumberland.

O monarca ordenou, de imediato, que uma força composta por seis galeões e três patachos, sob o comando de Villaviciosa, se dirigisse para Lisboa, mas este, em meados de Junho, manteve-se ao largo do cabo de São Vicente, por considerar que as suas tripulações e os soldados embarcados eram muito inexperientes<sup>373</sup>.

Formou-se, então, uma Armada das Ilhas especialmente forte, que incluiu alguns dos galeões que tinham sido construídos após 1588 e transformados em naus e alguns dos galeões cedidos pela Coroa de Castela. Sob o comando de D. João Pereira Forjaz, conde da Feira, largou de Lisboa a 20 de Julho não encontrando, contudo, a armada inglesa, nem os navios da Carreira da Índia que regressavam, pois estes entraram em Lisboa a 2 de Agosto. O seu regresso fez-se nos inícios de Outubro<sup>374</sup>.

---

<sup>371</sup> Edward Tenace, *op. cit.*, pp.866-879.

<sup>372</sup> AGS GA, Leg.511, fol.45, Leg.512, fol.59 e Leg.513, fol.146.

<sup>373</sup> AGS GA, Leg.517, fols.58 a 61.

<sup>374</sup> Artur Teodoro de Matos, *Id., op. cit.*, pp.418-465.

## 2. AS «TRÉGUAS» (1598-1621)

A morte de Filipe II de Espanha, em 13 de Setembro de 1598, ocorreu pouco depois da última expedição contra Inglaterra e, com Isabel I ainda no trono, a questão inglesa manteve-se, no início do reinado, prioritária para o seu filho Filipe III, II de Portugal.

No entanto, para além das armadas com missões estratégicas, naturalmente que se mantiveram as armadas tradicionais, que garantiam o fluxo normal da navegação ibérica.

Seriam essas necessidades locais que levavam, por exemplo, a que na Armada del Mar Oceano que invernou em Ferrol, no Inverno de 1598 para 1599, apenas constar uma galizabra da Coroa de Portugal, a *Conceição*<sup>375</sup>.

No ano seguinte, ainda que o novo monarca tencionasse investir novamente contra Inglaterra, a presença de uma forte força anglo-holandesa fez com que esse projecto fosse cancelado e os seus navios seguissem para os Açores, sob o comando de D. Diego de Brochero y Añaya<sup>376</sup>. Aí sabemos que sobre eles se abateu, no seu percurso entre as ilhas, um grande temporal, que levou a que 10 dos 15 navios, que estavam à vista daquele onde seguia o capitão-mor da armada, ficassem sem os mastros grandes e muitos sem os

---

<sup>375</sup> Era um navio de 400 toneladas de Castela, com uma guarnição de 97 homens do mar (AGS GA, Leg.522, fol.170), armada com 12 peças de artilharia (AGS GA, Leg.522, fol.67).

<sup>376</sup> Geoffrey Parker, "A decade of disasters? Philip II and the world, 1588-1598", in *Congresso internacional «As sociedades ibéricas e o mar a finais do século XVI»*, tomo II, [Madrid], Pavilhão de España, 1998, p.328 e Manuel Guell Junkert, "Diego Brochero, el «lobo de mar» salmantino", *RHN*, año XXII, nº87, Madrid, 2004, p.100.

traquetes e gurupés. Como não leveram velas sobressalentes, entraram em Lisboa com as velas todas rotas<sup>377</sup>.

Entretanto, ao nível estratégico, três anos após ter assumido o trono, Filipe III envia uma nova armada contra os interesses ingleses, mais concretamente, a Irlanda. Contudo, e à semelhança com o que tinha acontecido com as armadas de seu pai, também esta tinha um comando bicéfalo, com D. Juan del Águila<sup>378</sup> a comandar as forças terrestres e D. Diego de Brochero y Añaya para a força naval<sup>379</sup>. E, mais uma vez, também aqui surgiram discordâncias quanto ao local de desembarque<sup>380</sup> e relativamente aos efectivos a serem enviados, acabando por ser a escolha do desembarque recair em Kinsale.

Apesar dos habituais problemas com os abastecimentos dos navios<sup>381</sup>, a viagem inicia-se a partir de Belém, entre as 6 e as 7 da manhã do dia 3 de Setembro de 1601 e, às 10 horas dessa manhã, já tinha saído a barra de Lisboa<sup>382</sup>. A armada era composta por 39 navios (cinco galeões, dois

---

<sup>377</sup> AGS GA, Leg.512, fol.70.

<sup>378</sup> Tratava-se do mesmo que tinha estado ao comando das forças terrestres na Bretanha, entre 1591 e 1598 mas que, no seu regresso, tinha sido encarcerado, por suspeitas de ter desviados verbas enviadas. A sua libertação apenas ocorreu quando foi nomeado para comandar esta nova expedição. Manuel Gracia Rivas, "En el IV centenario del fellecimiento de Pedro Zubiar, un marino vasco del siglo XVI", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2006, p.166.

<sup>379</sup> De acordo com a sua cédula de nomeação AGS GA, Leg.3144 de 25 de Maio de 1601.

<sup>380</sup> AGS GA, Leg.3145 de 26 de Julho de 1601.

<sup>381</sup> Por exemplo AGS GA, Leg.3144 de Maio de 1601.

<sup>382</sup> John J. Silke, *Kinsale. The Spanish intervention in Ireland at the end of the Elizabethan wars*, Dublin, Four Courts Press, 2000, p.104.

galeoncetes, cinco navios, seis filibotes e 13 urcas)<sup>383</sup>, dos quais 20 pertenciam à coroa<sup>384</sup> e 4.432 soldados embarcados<sup>385</sup>, 147 dos quais portugueses<sup>386</sup>.

O objectivo da missão foi alcançado e a armada conseguiu alcançar a Irlanda, onde desembarcaram os soldados que transportavam. No regresso, condições meteorológicas desfavoráveis fizeram dispersar os navios mas, ainda assim, a maioria conseguiu regressar a Lisboa<sup>387</sup>.

Apesar do desembarque das tropas ter sido um sucesso, desavenças entre os diversos líderes castelhanos, no que concerne à condução das operações, levaram a que o contingente desembarcado acabasse por ser cercado no castelo de Kinsale. Nem a tentativa de o reforçar com mais meios vindos de Lisboa e utilizando alguns dos navios que tinham acabado de regressar bem como quatro urcas flamengas que se encontravam na cidade<sup>388</sup>, Águilla foi

---

<sup>383</sup> Os restantes seriam possivelmente navios ligeiros que não foram contabilizados. Bernardo J. García García, "Ostende, Kinsale y Argel: tres empresas para Felipe III", in Enrique García Hernán e outros eds., *Irlanda y la monarquía hispánica: Kinsale 1601-2001. Guerra, política, exilio y religión*, Madrid, Universidad de Alcalá, 2002, p.237 e AGS GA, Leg.3144 de 6 de Setembro de 1601.

<sup>384</sup> Possivelmente a participação de navios portugueses não foi superior, pois nesse ano seguiram seis galeões com destino à Índia. A.G., «Subsídios para o estudo da Carreira da Índia», *ACMN*, Vol. CXXI, Lisboa, JAN-MAR 1991, p.141.

<sup>385</sup> Menos que os 6.000 considerados necessários.

<sup>386</sup> Eram soldados que tinham sido condenados a servir na Índia, tendo o desterro sido comutado para servirem na armada. Acabaram por formar uma companhia sob o comando de Roque Pereira. AGS GA, Leg.3144 de 4 de Setembro de 1602.

<sup>387</sup> AGS GA, Leg.3145 de 11 de Novembro de 1601.

<sup>388</sup> AGS GA, Leg.3145 de 11 de Novembro de 1601. Para reforçar as forças na Irlanda, e apesar do monarca ter ordenado ao vice-rei de Portugal que fosse incluído um terço luso, as condições adversas existentes na Irlanda, levaram a que o próprio vice-rei dispensasse os oficiais portugueses, alegando razões de saúde, o que lhe valeu uma reprimenda do monarca. Acções semelhantes foram efectuadas pelos comandantes de alguns navios, incluindo permitir



obrigada a render-se aos ingleses alguns meses mais tarde, nos inícios de 1602. O regresso à Corunha faz-se em Abril desse ano, transportando os navios os sobreviventes, incluindo os líderes da expedição envoltos em mútuas acusações<sup>389</sup>.

No ano seguinte, em 1603, mantinha-se a ameaça de uma nova expedição inglesa à península Ibérica, o que levou o Conselho de Guerra, apesar da morte da rainha Isabel I, a enviar ao monarca um resumo do estado da defesa dos principais portos da costa Ocidental de península. Nele constam os portos de Viana, do Porto, de Cascais, de Lisboa e de Cádiz e são sugeridas diversas medidas para reforçá-los, nomeadamente com soldados. No mar, entendem os conselheiros, que pouco podia ser feito, pois a monarquia tinha poucos meios disponíveis<sup>390</sup>. A Armada del Mar Oceano, com 11 navios, dos quais oito eram galeões reais<sup>391</sup>, havia invernado em Lisboa<sup>392</sup>, encontrando-se no mar apenas uma pequena Armada da Costa<sup>393</sup>.

Em 1604, aos 22 navios que se encontravam em Lisboa, foram retirados seis galeões, dois dos maiores, dois médios e dois pequenos, juntamente com

---

a entrada de água nos navios, de modo a serem "obrigados" a arribar ao porto de largada. Óscar Recio Morales, "Spanish army attitudes to the Irish at Kinsale", in Morgan Hiram ed., *The battle of Kinsale*, Dublin, Wordwell, 2004, p.96. Possivelmente por esta razão, foi necessário retirar da ilha de São Miguel, 145 soldados para seguir na força. AGS GyM, Leg.645, fol.26.

<sup>389</sup> Sobre a intervenção espanhola na Irlanda em 1601, ver John J. Silke, *Kinsale. The Spanish intervention in Ireland at the end of the Elizabethan wars*, Dublin, Four Courts Press, 2000.

<sup>390</sup> AGS GA, Leg.3145 de 19 de Abril de 1603.

<sup>391</sup> AGS GA, Leg.3145 de 6 de Julho de 1604.

<sup>392</sup> Maria del Carmen Saavedra Vázquez, *op. cit.*, p.60.

<sup>393</sup> AGS GA, Leg.3145 de 7 de Janeiro de 1604.

seis caravelas, para irem aos Açores esperar os navios que regressavam das respectivas conquistas. Outros 10 ficaram a patrulhar a zona do cabo de São Vicente<sup>394</sup>. Nos anos seguintes, e com a subida ao trono inglês de um monarca cristão, foi oficialmente estabelecida a paz entre estas duas monarquias. Esta bonança permitiu, de imediato, que a armada que percorria a costa entre o Espichel e as Berlengas fosse reduzida a apenas um único galeão e a dois navios ligeiros, embora outros quatro galeões se encontrassem prontos para, em caso de necessidade, se juntarem aqueles<sup>395</sup>.

Contudo, a ameaça às forças navais das coroas peninsulares manteve-se, desta vez vinda dos rebeldes holandeses que, desde o virar do século, passaram a dirigir-se aos locais de origem dos produtos orientais, uma vez que os portos peninsulares tinham sido fechados. O avanço desta nova potência marítima dá-se em todos os oceanos e o Atlântico não foi excepção.

Nos inícios do século XVII assistiu-se à proliferação dos meios navais holandeses que atingiu grandes dimensões. Consequentemente, e como medidas de prevenção, foi decidido reforçar a presença naval castelhana em Dunquerque, de modo poder atacar a navegação mercante holandesa. Com a finalidade de reforçar os meios navais aí estacionados, em 24 de Maio de 1605 largaram de Lisboa oito navios grossos e duas fragatas, sob o comando do general guipuzcuano Pedro de Zubiaur. No Canal da Mancha este pequeno grupo foi interceptado por cerca de 80 navios holandeses e, apesar de ser reforçada por outros que se encontravam em Dunquerque, os espanhóis

---

<sup>394</sup> AGS GA, Leg.3145 de 28 de Julho de 1604.

<sup>395</sup> AGS GyM, Leg.635, fol.68.

mantinham-se, ainda, em desvantagem pelo que, apesar da sua resistência feroz, acabaram derrotados<sup>396</sup>.

Este pequeno reecontro naval foi o prelúdio da nova realidade no mar, em que os holandeses substituíram as forças corsárias inglesas, não só no Oriente mas, principalmente, ao longo das costas ibéricas e dos Açores.

Entretanto, em Lisboa, em finais de Maio de 1605, o general Brochero assume o comando de 15 galeões e inicia sem demora o seu aprontamento. Como habitualmente, e após se inteirar da situação de meios e homens, solicita mais verbas ao monarca e enceta contactos com a estrutura administrativa de Castela implementada na cidade. No que concerne à gente de guerra pede 1.200 homens experientes e, quanto aos 2.000 recém recrutados, pede que sejam mantidos na fortificação existente junto a Alcântara, de modo a evitar que simplesmente desaparecessem, como já teria ocorrido em 1597<sup>397</sup>.

Para além desse contingente naval, foi ainda avaliada a possibilidade de ser enviado um navio da Armada del Mar Oceano para limpar as costas da Mina e de Cabo Verde<sup>398</sup>.

A fazer jus ao crescimento marítimo holandês, em 1606 uma força naval holandesa, com cerca de 60 navios de vários tamanhos, efectua um apertado bloqueio às costas portuguesas. Bloqueia, também, o porto de Lisboa, impedindo a largada da armada da Índia desse ano, e regressa à Holanda bem

---

<sup>396</sup> Cesareo Fernandez Duro, *op. cit.*, p.230.

<sup>397</sup> AGS GA, Leg.3145 de 4 de Junho de 1605.

<sup>398</sup> AGS E, Leg.435, fols.180-181.

carregada com os diversos saques efectuados ao longo da costa portuguesa, bem como com um navio capturado, que se encontrava fundeado no Tejo<sup>399</sup>.

Para tentar romper este bloqueio, o almirante Luís Fajardo reuniu em Lisboa um grupo improvisado de 20 navios, dos quais 15 eram galeões e, destes, quatro eram da Coroa de Portugal<sup>400</sup>, zarpando de Lisboa a 16 de Junho desse ano.

Tal como em 1598, também agora, quer por necessitarem de se reabastecer ou por terem tido conhecimento prévio da largada dessa força, a maioria dos navios holandeses tinha abandonado as águas lusas com excepção do núcleo principal, com cerca de 24 navios<sup>401</sup>, sob o comando do almirante Huatain, que se encontrava a patrulhar as proximidades do cabo de S. Vicente.

Ao avistarem a armada de Fajardo, e por se sentirem em inferioridade numérica ou por os navios já se encontrarem degradados após vários meses em operações de bloqueio, Huatain resolveu retirar. No entanto, manobrando habilmente, o almirante de Castela, conseguiu separar os três últimos navios

---

<sup>399</sup> Maurits A. Ebben, "El ataque de Van Der Does a Canárias y la expansión neerlandesa a finales del siglo XVI y comienzos del siglo XVII", in Antonio de Béthencourt Massineu, coord., *Canarias y el Atlántico. 1580-1648. Coloquio internacional*, Las Palmas, Ediciones del Cabildo de Gran Canaria, 2001, p.156.

<sup>400</sup> AGS GyM, Leg.662, fol.118. Outros documentos referem que seriam apenas 10 galeões, dois da Coroa de Portugal e que no mar também se encontravam navios franceses. AGS GyM, Leg.663, fol.62.

<sup>401</sup> As fontes holandesas afirmam que seriam apenas 13 galeões e um bergantim.

holandeses, incluindo o navio almiranta que, vendo-se perdido, se fez explodir, permitindo que Fajardo obtivesse uma importante vitória estratégica<sup>402</sup>.

No final de 1606 o monarca ordenou a formação de três esquadras de navios de alto bordo, num total de 40, com o objectivo de limpar os mares de corsários<sup>403</sup>. Uma das esquadras, com 15 galeões, formada nas províncias da Guipuzcua e Biscaia, deveria patrulhar desde Finisterra até à entrada do canal de Inglaterra. A área de actuação da segunda, sediada em Lisboa e composta por 13 galeões, estendia-se entre a costa de Portugal, até ao cabo de São Vicente, incluindo os Açores. Por fim, a terceira, com base na Andaluzia e composta por 12 galeões, tinha a missão de patrulhar o estreito de Gibraltar. É esta última que entra em acção em primeiro lugar derrotando, num feroz combate naval, uma outra força naval holandesa, logo nos inícios de 1607<sup>404</sup>.

Ainda em 1607, a presença de holandeses na Mina fez com que o Conselho da Fazenda de Portugal, através do Conselho de Portugal, sugerisse ao monarca que, para além das duas caravelas que estavam previstas seguir para a zona, também fosse enviado um galeão, tendo esta medida sido aprovada por ele. Infelizmente, apenas sabemos que se tratava de um galeão que se encontrava em Lisboa<sup>405</sup>.

Nas costas atlânticas da península, 33 navios de alto bordo e 15 caravelas fizeram-se ao mar durante o Verão desse ano. No decorrer da sua patrulha,

---

<sup>402</sup> Agustín Rodríguez González, "Victorias por mar de los españoles: Los otros combates de San Vicente", *Revista General de Marina*, t.237, Madrid, Julio 1999, pp.71-73 e MNM, NAVXII d13, fols.14-18v.

<sup>403</sup> GS GyM, leg.653, fol.95.

<sup>404</sup> MNM, NAVXIII, d3, fols.14-18v.

<sup>405</sup> AGS SP, Leg.1466, fols.201 e 207.

depara-se com um grupo de cerca de 20 navios holandeses, com os quais trava um pequeno combate inconclusivo<sup>406</sup>.

No final desse ano e durante o início do ano seguinte, o esforço naval é dirigido para o aprontamento dos nove galeões que iriam ser enviados para socorrer a Índia<sup>407</sup>, sugerindo o general António Pereira, general da armada da Coroa de Portugal, ao Conselho de Portugal quais os navios que podiam integrar tal grupo<sup>408</sup>.

Nos anos que se seguiram não há registo de acções de grande envergadura, apenas as habituais acções de patrulha e protecção das frotas que regressavam dos territórios conquistados e acções contra corsários<sup>409</sup>, normalmente efectuadas por armadas com reduzido número de unidades. Por exemplo, a Armada del Mar Oceano de 1610 era apenas constituída por 18 navios, encontrando-se seis a patrulhar a zona das Berlengas, dez nas proximidades do cabo de São Vicente e dois em Cádiz, tendo invernado em Lisboa no final do ano<sup>410</sup>.

Situação semelhante ocorre em 1613, quando a Armada del Mar Oceano que patrulhou a costa Ocidental de Portugal era composta por sete galeões e

---

<sup>406</sup> AGS GyM, Leg.680-2, fol.461.

<sup>407</sup> AGS GA, Leg.3146 de 11 de Janeiro de 1608.

<sup>408</sup> AGS SP, Leg.1465, fols.487-489v.

<sup>409</sup> Por exemplo, em 1609 foi necessário destacar a Armada del Mar Oceano para a costa mediterrânica, junto ao estreito, devido às acções de corsários do Norte de África. Nessas forças também estavam incluídas quatro galés de Portugal. AGS GA, Leg.3146 de 19 de Maio de 1609 e de 7 de Setembro de 1609.

<sup>410</sup> AGS GA, Leg.3146 de 23 de Outubro de 1610.

duas caravelas, apenas com 669 homens de guerra embarcados<sup>411</sup>. Importa realçar que esta armada incluía um número superior de navios relativamente ao normal, pois houve suspeitas que os holandeses se preparavam para quebrar as tréguas, pelo que havia a necessidade de escoltar as naus que regressavam da Índia<sup>412</sup>. Do mesmo modo, em 1614 foi ordenado que sete navios, possivelmente os mesmos que se fizeram ao mar no ano anterior, aguardassem o regresso de uma única nau da Índia<sup>413</sup>.

Ainda em finais de 1613, a presença holandesa na rota do Cabo e na Índia, num total de cerca de 26 navios, e também a possível ameaça à Mina, levou a que o Conselho de Portugal solicitasse a Castela o envio, no ano seguinte, de um contingente naval para a zona, já que os galeões de Portugal ainda não se encontravam prontos para seguir<sup>414</sup>. Curiosamente, aquele estaria sob o comando de um fidalgo português, naturalmente de valor e confiança.

Efectivamente, a partir de Janeiro de 1614, encontravam-se prontos para navegar em Cádiz 16 galeões e navios grossos, quatro caravelas e outros navios mais pequenos, com 1.600 soldados e 1.000 homens do mar. Simultaneamente, em Lisboa e no Cantábrico, estavam a ser aprontados outros oito navios para se juntarem na expedição à Mina.

No entanto, a 20 de Abril, a missão foi cancelada e os navios divididos em 3 forças navais, que patrulharam inicialmente as costas da península Ibérica.

---

<sup>411</sup> MNM, ms392, fols.382-383.

<sup>412</sup> AGS E, Leg.436, fols.159, 160 e 161.

<sup>413</sup> AGS E, Leg.436, fols.169 e 170. Possivelmente tratava-se na nau *Cabo*, que largou em 1612, mas que só chegou a Lisboa em Setembro de 1614. A.G., *op. cit.*, p.148.

<sup>414</sup> AGS E, Leg.436, fol.173.

Dessas, uma com quatro galeões e uma caravela foi patrulhar as costas de Portugal e da Galiza, e outra, com dois galeões, patrulhou a costa entre o cabo de São Vicente e o cabo de Santa Maria, onde capturaram um navio corsário. Mais tarde, já no Verão, foram ainda efectuadas diversas incursões contra portos do Norte de África, que abrigavam navios piratas.

Após essas acções, e já nos inícios de 1615, oito galeões, duas caravelas e 12 galeoncetes da Armada del Mar Oceano foram invernar em Lisboa<sup>415</sup>. Daí, fizeram-se ao mar, entre Maio e finais de Setembro, quatro navios que patrulharam a costa<sup>416</sup> e, em Setembro, largou de Lisboa, sob o comando de Diego Brochero, um contingente de 18 navios - quatro galeões da Armada Real escoltando 14 navios estrangeiros mercantes -, transportando 42 companhias de reforço para o exército de Flandres. Após 28 dias de viagem, o navio chefe, o galeão *S. Luís*, naufragou à entrada de Dunquerque e outros navios sofreram diversos danos após terem travado combate contra navios holandeses<sup>417</sup>.

Após cumprirem a missão, os navios sobreviventes iniciaram a viagem de regresso a 21 de Março do ano seguinte, com destino a Lisboa, tendo sido apanhados na baía da Biscaia por um temporal, que abriu a proa do galeão *S. Alberto* (navio almirante, e agora sob o comando de Brochero) e que lhe rompeu a vela do traquete e a verga, assim como a vela maior. Como o navio vinha carregado com as peças do *S. Luís* acabou por ter de arribar num porto de Inglaterra<sup>418</sup>.

---

<sup>415</sup> AGS GA, Leg.3146 de 2 de Novembro de 1614.

<sup>416</sup> AGS GA, Leg.3146 de 9 de Fevereiro de 1618.

<sup>417</sup> Robert A. Stradling, *op. cit.*, p.63.

<sup>418</sup> MNM NAV VII d11, fol. 338.



Entretanto, nas águas ibéricas, um pequeno grupo de sete navios e uma tartana<sup>419</sup>, sob o comando de D. Juan Fasardo, com 667 infantes e 543 marinheiros embarcados, recolhe as frotas que regressavam e entra em Cádiz. Volta a fazer-se ao mar quase em seguida, trocando apenas alguns dos seus navios, para seguir para Lisboa e aí invernar, tendo entrado naquela barra a 25 de Novembro. A 12 de Dezembro, três desses navios largam de Lisboa para invernar no Cantábrico<sup>420</sup>.

Nos inícios de 1616, a situação no Oriente era tão grave que o Conselho de Portugal solicita o envio de galeões de Castela para a Índia<sup>421</sup> mas, as relações das armadas da Carreira da Índia, nada referem para esse ano. Contudo, sabemos que, a 20 de Agosto, largou de Lisboa D. António de Oquendo ao comando de quatro navios e um patacho, com 512 soldados embarcados, com a missão de patrulhar a costa até às Berlengas. Um outro grupo, este sob o comando de D. Juan Fasardo, que incluía um galeão capitania, outros 3 galeões e mais 3 patachos, levando consigo 845 pessoas no total, patrulhou as aproximações ao cabo de São Vicente<sup>422</sup>.

Em 1617 ocorre um grave incidente com a Inglaterra, quando quatro navios ingleses atacam a nau *S. Julião*, onde se encontrava embarcado D. Manuel de Meneses, capitão-mor da armada desse ano, levando a que o navio varasse numa ilha perto de Mombaça, de modo a evitar o seu afundamento.

---

<sup>419</sup> Embarcação mediterrânica para transporte e pesca, de formas esguias, que poderia ter até três mastros de velas latinas. Humberto Leitão e J. Vicente Lopes, *op. cit.*, p.499.

<sup>420</sup> AGS GA, Leg.3146 de 9 de Fevereiro de 1618.

<sup>421</sup> AGS E, Leg.437, fol.218.

<sup>422</sup> AGS GA, Leg.3146 de 9 de Fevereiro de 1618.

Este ataque levantou grandes preocupações no reino, face à possibilidade das tréguas existentes com a Inglaterra terem sido rompidas<sup>423</sup>.

No Atlântico, esse ano inicia-se com a Armada del Mar Oceano a patrulhar as águas do estreito de Gibraltar, de modo a impedir a passagem de navios holandeses e venezianos. Esta acção decorreu até finais de Abril, tendo os navios regressado a Cádiz.

É desse porto que, a 26 de Junho, largou D. Juan Fasardo com quatro navios, 521 infantes e 407 marinheiros, com destino a Lisboa. Apenas muito mais tarde, a 7 de Setembro, é que zarpa D. Fradique de Toledo, com outros sete navios, duas caravelas e 1.457 homens embarcados para patrulhar a costa de Portugal<sup>424</sup>. Num dos galeões seguia como piloto João Álvares Bretão, tendo ainda António Jorge servido como mestre na nau capitania<sup>425</sup>.

Entre 1618 e 1621, o comando da Armada de Portugal é entregue a D. António de Ataíde que, de acordo com as atribuições distribuídas entre as armadas da Biscaia e da Andaluzia, tinha como principal função proteger a chegada dos navios das conquistas ultramarinas. No fundo, a nova Armada de Portugal desempenhava o papel das antigas armadas da Costa e a das Ilhas<sup>426</sup>.

No entanto, a presença de elevado número de corsários ao largo da costa Ocidental da península Ibérica, que chegaram mesmo a atacar as ilhas de

---

<sup>423</sup> AGS E, Leg.437, fols.113 e 118.

<sup>424</sup> AGS GA, Leg.3146 de 9 de Fevereiro de 1618.

<sup>425</sup> Alberto Iria, *Da navegação portuguesa no Índico no século XVII*, 2ª ed., Lisboa, Centro de Estudos Ultramarinos, 1973, pp.42-43.

<sup>426</sup> Francisco Contente Domingues e Inácio Guerreiro, "D. António de Ataíde, capitão-mor da armada da Índia de 1611", in Francisco C. Domingues e Luís Filipe Barreto org., *A abertura do mundo*, vol.II, Lisboa, Editorial Presença, 1987, p.53.

Lanzarote e Gomera, nas Canárias, preocupam o monarca e ordena, ainda em 1618, uma maior coordenação na patrulha da costa, competindo a D. António de Ataíde (com quatro navios e dois patachos que se aprontam no Porto) patrulhar as ilhas de Baiona até ao Cabo de S. Vicente<sup>427</sup>.

Em 1619, a Armada de Portugal, sob o comando de D. António, combateu contra um navio turco e trouxe a salvamento a Lisboa as naus da Índia e a frota do Brasil. No ano seguinte, a Armada da Costa, composta por 12 velas<sup>428</sup>, tinha como galeão capitania, o *S. Diogo*, e permaneceu no mar de 12 de Julho a 28 de Outubro<sup>429</sup>.

Ainda antes do final do ano de 1620, Filipe III, após consultar o Conselho de Guerra, decidiu juntar a Armada da Coroa de Portugal com a Armada del Mar Oceano, com o objectivo de melhorar a segurança das armadas que regressavam das Índias orientais e ocidentais<sup>430</sup>.

---

<sup>427</sup> MNM, ms379, fols.137 e 137v.

<sup>428</sup> AGS SP, Leg.1552, fols.519-519v.

<sup>429</sup> BA, 51-VIII-46, fol.519v

<sup>430</sup> MNM Ms379, fol.253 e AGS E, Leg.379, fol.253r.

### **3. O APOGEU E EPÍLOGO (1621-1640)**

É já com Filipe IV no trono de Castela e Portugal, e sob influência do seu valido, conde-duque de Olivares, e do partido mais belicista, que a complexa trégua com as Províncias-unidas não é renovada quando justamente eram completados os 12 anos de vigência previstos. No Atlântico, são as diversas investidas holandesas contra as possessões portuguesas no Atlântico, em especial o Brasil, que marcam os últimos 20 anos do reinado do último Filipe.

Uma das primeiras acções navais, após o final da mencionada trégua, foi a intercepção de um comboio holandês, proveniente de Veneza, a eterna rival, composto por cerca de 30 navios, 20 dos quais mercantes e os restantes de escolta, com destino à Holanda. Não havendo outro percurso para além do que atravessava as Colunas de Hércules, foi decidido montar uma armadilha exactamente nesse local.

Sabendo-se que os navios holandeses, mesmo os mercantes, encontravam-se bem armados, Madrid mandou reunir uma força naval composta por 22 navios de guerra: nove da Armada do Mar Oceano, sob o comando de D. Fradique de Toledo y Osório, quatro de Portugal, sob o comando de D. Martin de Vallecilla e outros nove da Armada de Cuatro Villas, sob o comando de D. Francisco de Azevedo.

Apesar das instruções para aprontar os navios com brevidade, faltava muita artilharia aos navios quando zarparam do norte da península com destino a Lisboa, com o objectivo de aí completar o seu apetrechamento, pelo que acabou por nunca se juntar à Armada del Mar Oceano.

Relativamente à força naval portuguesa, nada mais se sabe para além de, apesar das instruções para se fazer ao mar com brevidade, também nunca se ter juntado à Armada de D. Fradique de Toledo y Osório, a qual, apesar da grande inferioridade numérica, obteve uma grande vitória sobre os holandeses à entrada do estreito<sup>431</sup>.

Ainda em 1621, e possivelmente prevendo um incremento das acções dos navios holandeses, um senhor de engenho da Baía sugeriu a implementação de comboios para a navegação entre o Brasil e Portugal. Contudo, o Conselho da Fazenda de Portugal considerou que tal medida não era necessária<sup>432</sup>, possivelmente porque a Armada da Coroa de Portugal tinha voltado a operar de novo de forma independente<sup>433</sup>.

Efectivamente, em Outubro desse mesmo ano, a Armada de Portugal, constituída por dez galeões e duas pinças, encontrava-se novamente no mar a aguardar o regresso das naus da Índia, tendo patrulado a costa até às Berlengas posicionando-se, de seguida, conforme as instruções recebidas, nas proximidades do cabo Espichel. Entretanto, a nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Conceição*, que regressava do Oriente, após passar pela Terceira onde foi reapetrechada, efectuou a sua aterragem à costa de Portugal Continental, ao largo da Ericeira, ao fim de sete dias de viagem. Essa aproximação a terra fez-se no dia seguinte

---

<sup>431</sup> Agustín R. Rodríguez González, *op. cit.*, pp.683-688 e AGS GA, Leg.3147 de 27 de Maio de 1621.

<sup>432</sup> Leonor Freire Costa, *O transporte do Atlântico e a Companhia Geral do comércio do Brasil (1580-1663)*, Lisboa, CNCDP, 2002, p.196.

<sup>433</sup> BGUC – Reservados, ms.3074 – *Coriosidades de Gonçallo de Sousa*, p.136 e AGS GA, Leg.3147, de 27 de Maio de 1621.

à passagem da Armada de Portugal por essa zona que, entretanto, se encontrava a pairar sem vento mais a Sul.

Na manhã seguinte, surgiram vários navios nas proximidades, mais concretamente 17, que vieram a ser identificados como corsários argelinos, e que, prontamente, cercaram a nau. Estes navios encontravam-se sob o comando de Tabaco-Arrais, e dirigiam-se à Galiza com o objectivo de efectuar assaltos a terra mas, desde que largara de Argel, já tinha capturado dezanove navios ingleses ao largo do cabo Espichel<sup>434</sup>. Nos dois dias seguintes, a nau travou um feroz combate contra os seus numerosos adversários, acabando por ser incendiada, sem que D. António, a pairar mais a sul, tivesse recebido qualquer informação do que estava a ocorrer. Quando, finalmente, foi informado, já foi tarde de mais, a nau já se tinha afundado e os sobreviventes levados para Argel onde foram vendidos<sup>435</sup>.

Este ataque ousado deverá ter pesado na decisão do monarca em ordenar, a 12 de Novembro, e contra algumas opiniões de diversos dos seus conselheiros, incluindo D. Fradique de Toledo, comandante da Armada del Mar Oceano, que o local onde a armada iria invernar seria o porto de Lisboa<sup>436</sup>.

---

<sup>434</sup> Saturnino Monteiro, *Batalhas e combates da Marinha Portuguesa. 1604-1625*, vol. V, Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1994, p.313.

<sup>435</sup> Charles Ralph Boxer, "The naval and colonial papers of Dom António de Ataíde", in Diogo Ramada Curto ed., *Opera Minora*, vol.I, Lisboa, Fundação Oriente, 2002, pp.272-273, 276 e Francisco Contente Domingues, *Os navios do mar Oceano*, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, 2004.

<sup>436</sup> MNM, ms379. fol.289 e AGS E, Leg.379, fol.269r.

NAVIOS DA ARMADA DE PORTUGAL (1622)			
NAVIO	TONELAGEM	Nº PEÇAS*	Obs.
Vasconcelos, <i>Subsídios</i> , 5			
Galeão <i>Misericórdia</i>	600	28	Capitania
Galeão <i>Santo André</i>	450	22	Almiranta
Galeão <i>São José</i>	450	20	
Galeão <i>Conceição</i>	450	20	
Urca <i>Caridade</i>	300	16	
Urca <i>N.ª. Sr.ª. Rosário</i>	250	14	
Navio	250	14	
Navio	400	18	
Patacho <i>São José</i>	143	8	
Patacho <i>N.ª. Sr.ª. Penha de França</i>	120	8	

Em 1622, a Armada del Mar Oceano incorporava as armadas de Guipuzcua, a de Portugal e a de Cuatro Villas, sob o comando dos almirantes Antonio de Oquendo, D. Martin de Vallecilla e D. Francisco Acebedo, respectivamente. A armada de Portugal incluía, da Coroa, quatro galeões, duas urcas e dois navios, num total de 3.413 toneladas e 68 peças de artilharia<sup>437</sup>. Largou de Lisboa e navegou até à entrada do Canal, impedindo que um grupo de navios holandeses se fizesse ao mar. No regresso, ao largo do cabo de São Vicente, derrota uma esquadra naval muçulmana, que se preparava para saquear as costas da Andaluzia<sup>438</sup>.

<sup>437</sup> Frazão de Vasconcelos, *Subsídios para a história da Carreira da Índia no tempo dos Filipes*, Separata do Boletim Geral do Ultramar, Lisboa, 1960, pp.6-7.

<sup>438</sup> Francisco Javier Díaz González, "Don Fradique de Toledo, capitán general de la Armada del Mar Océano", *RHN*, ano XIV, nº 53, Madrid, 1996, p.81.

Porque se mantinha a ameaça de um possível ataque ao Norte de África por parte dos holandeses, em particular contra Mogador, no final do período de navegação desse ano, ou seja no Outono, as várias esquadras de Castela invernaram de novo em Lisboa<sup>439</sup>.

Em Março de 1623, o monarca tinha informações que uma força naval holandesa se iria juntar à entrada do Estreito de Gibraltar com corsários do Norte de África, com o objectivo de atacar a navegação ibérica, no mencionado estreito, ou mesmo nos Açores. Ordenou, assim, que as armadas de D. Fradique de Toledo e a de D. Juan de Fajardo se fizessem ao mar e se posicionassem no cabo de S. Vicente e navegassem até 20 léguas de costa até às Berlengas, utilizando caravelas para servir de batedores<sup>440</sup>.

Em Junho, e no âmbito das suas funções habituais, a Armada de Portugal já se encontrava pronta para largar, contudo, o Conselho de Portugal viu-se obrigado a pedir que a armada de D. Fradique de Toledo reforçasse a força naval portuguesa com seis galeões, ao que obteve a concordância da Junta das Armadas para tal cedência<sup>441</sup>. Para além desta armada, D. Toledo encontrava-se também a terminar o aprontamento de um conjunto de 14 galeões, incluindo alguns dos entretanto chegados das Américas<sup>442</sup>.

Ainda em Junho desse ano, o Conselho de Portugal informa o monarca que a Armada de Portugal já se encontra pronta para largar e, por se encontrar

---

<sup>439</sup> Rafael Estrada, *El almirante Antonio de Oquendo*, Madrid, Espasa-Calpe, 1943, pp.89-90.

<sup>440</sup> MNM, ms379, fols.315-316.

<sup>441</sup> MNM, ms379, fols.925 e 925v, AGS E, Leg.379, fol.325r-325v e AGS GA, Leg.3148 de 19 e 25 de Abril de 1623.

<sup>442</sup> MNM, ms379, fols.321 e 321v.



uma nau da Índia e um patacho entre as Berlengas e Bayona, convinha que D. Fradique permitisse que largassem imediatamente quatro dos galeões para os procurar<sup>443</sup>.

Para além desses quatro navios a serem cedidos por empréstimo, o Conselho de Portugal estava também interessado em comprar outros quatro galeões mas para seguirem em direcção ao Oriente. Possivelmente terá sido realizada a compra pois, segundo as relações das armadas da Carreira da Índia, no ano seguinte, em 1624, seguiram para o Oriente seis galeões<sup>444</sup>.

É nesse ano que ocorre um combate naval no Canal de Inglaterra, pouco conhecido, mas que poderia ter dado um alerta para o que iria ocorrer em 1639.

Efectivamente, a 15 de Junho de 1624, pelas onze da noite, zarpam de Dunquerque, em ocultação de luzes, e sob o comando de um português, Diego Luís de Oliveira, seis galeões com destino a San Sebastian. De súbito, surge uma luz de um dos galeões, que tinha acabado de encalhar, o qual, em virtude da corrente e da maré, não foi possível auxiliar, até porque os 23 navios holandeses que bloqueiam o porto também tinham visto a luz.

Durante todo o dia seguinte, e em antevisão do que iria acontecer em 1639, as duas armadas defrontam-se, possuindo os holandeses uma superioridade de quase 1 para 5. Apesar do navio chefe da força castelhana se ter batido, por vezes, contra 16 adversários e recebido mais de 1.200 projecteis, os navios ibéricos conseguem afundar dois navios holandeses e um

---

<sup>443</sup> MNM, ms379, fols.325.

<sup>444</sup> AGS GA, Leg.3148 de 7 de Maio de 1623.

outro simplesmente desaparece. Ao final do dia, e já com as guarnições exaustas, quatro dos galeões aproximam-se da costa inglesa, na zona dos Downs, onde fundearam quando caiu o vento.

Inicia-se, então, um complicado processo diplomático e político mas, ao perceber que não viria nenhuns reforços em seu auxílio, Oliveira resolve aproveitar os ventos favoráveis, que entretanto tinham começado a soprar, e tenta romper o bloqueio. Somente três dos navios é que chegam ao destino, perdendo-se o último galeão, o navio almiranta mas não sem levar consigo para o fundo o navio chefe holandês. Pereceu praticamente todo o pessoal embarcado em ambos os navios, com excepção de 20 homens<sup>445</sup>.

Nesse ano regista-se, também, uma alteração da política seguida pelos estados holandeses até essa altura que, na tentativa de estabelecer uma base nas Américas, atacam e conquistam a cidade da Baía. As notícias deste ataque são recebidas na metrópole a 27 de Julho desse ano, e consegue desencadear um generalizado ambiente de apoio e de defesa dos interesses portugueses. Os governadores ordenam a recolha apressada da Armada de Portugal a Lisboa, que se encontrava a patrulhar o mar dos Açores, e era composta por seis navios<sup>446</sup>, onde entrou a 27 de Setembro.

Para comandar a força naval portuguesa que iria seguir para o Brasil, foi nomeado D. Manuel de Meneses. Foram reunidos 17 navios e quatro caravelas,

---

<sup>445</sup> Oliveira é recompensado por ordem do rei, com o cargo de capitão-general do Brasil, de 19 de Março de 1625. José Alcalá-Zamora y Quiro de Llano, *España, Flandres y el Mar del Norte (1618-1639)*, Barcelona, Editorial Planeta, 1975, pp.204-205.

<sup>446</sup> Museu Britânico, *coleção Egerton*, cod.1135, fol.337.

12 dos quais navios fretados, com cerca de 4.000 homens de mar e guerra embarcados.

NAVIOS DA ARMADA DO BRASIL (1625)			
NAVIO	TONELAGEM	Nº PEÇAS*	Obs.
BCM, <i>Harvard</i> e HNB, vol. 2, t.I A			
Galeão <i>S. António e S. Diogo</i>	900	28 + 14	Capitania
Urca <i>Santa Ana Maior</i>	520	20 + 4	Almiranta e cedida por ordem do monarca
Galeão N <sup>a</sup> . Sr <sup>a</sup> . da <i>Conceição</i>	430	11 + 12	do Rei
Galeão <i>S. José</i>	400	11 + 12	do Rei
Urca N <sup>a</sup> . Sr <sup>a</sup> . da <i>Caridade</i>	300	2 + 18	do Rei
Naveta <i>Sta. Cruz</i>	280	2 + 16	do Rei
Urca <i>S. João Batista (Sol Dourado)</i>	300	2 + 18	fretada pelo Rei
Navio N <sup>a</sup> Sr <sup>a</sup> do Rosário (do Porto)	350	0 + 20	fretada particular
Navio N <sup>a</sup> Sr <sup>a</sup> do Rosário Maior	300	0 + 14	fretada particular
Navio N <sup>a</sup> Sr <sup>a</sup> do Rosário Menor	230	0 + 11	fretada pelo rei
Navio N <sup>a</sup> Sr <sup>a</sup> das Neves Maior	220	0 + 10	fretada particular
Urca <i>S. Bartolomeu</i>	230	0 + 13	fretada pelo Rei
Navio <i>S. João Evangelista</i>	220	0 + 14	fretado pelo Rei
Navio N <sup>a</sup> Sr <sup>a</sup> da Ajuda	200	0 + 14	fretado pelo Rei
Navio N <sup>a</sup> Sr <sup>a</sup> da Penha de França	200	0 + 18	fretado pelo Rei
Navio N <sup>a</sup> Sr <sup>a</sup> da Boa Viagem	150	0 + 8	fretado pelo Rei
Navio N <sup>a</sup> Sr <sup>a</sup> das Neves Menor	150	0 + 9	fretado pelo Rei
Navio <i>S. João Bom Homem</i>	140	0 + 9	fretado pelo Rei
Caravela <i>Conceição</i>	139	0 + 0	Fretada pelo Rei
Caravela <i>Rosário</i>	93	0 + 0	fretada pelo Rei
Caravela N <sup>a</sup> . Sr <sup>a</sup> . do Rosário	120	0 + 0	fretada pelo Rei
Caravela <i>São João</i>	90	0 + 0	fretada pelo Rei
*bronze + ferro			

Como a presença dos holandeses no Brasil também ameaçava as Américas de Castela, o monarca ordena que se juntem à força portuguesa 30 navios castelhanos, cuja preparação se deveria efectuar em Cádiz, e que se deveria reunir com os portugueses em Cabo Verde. No percurso da armada lusitana até esse arquipélago, ocorreu o naufrágio do galeão *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Conceição* na ilha de Maio tendo sido apenas recuperado algum do material embarcado<sup>447</sup>.

Conforme é amplamente conhecido, a força luso-castelhana, já reunida, consegue desalojar os rebeldes holandeses da Baía, antes da chegada de reforços vindos dos Países-Baixos<sup>448</sup>.

No regresso, aproximadamente na latitude dos 37º Norte, são atingidos por um forte temporal dos quadrantes Sul, que afundam vários navios, incluindo o navio português *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Ajuda* e a urca *Santa Ana*<sup>449</sup>, que fica com 12 palmos de água no porão, o castelo da popa desfeito e o batel que se encontrava no convés é atirado à água. Sete tripulantes caem ao mar, durante a tempestade, mas o mar ainda devolve dois deles.

Para tentar salvar o navio, a maioria da artilharia é atirada ao mar, o mastro grande, que já se encontrava seriamente danificado, é cortado e também atirado borda fora. As entradas de água salgada destruíram toda a

---

<sup>447</sup> Juan de Valencia Y Guzman, *Compendio Historial de la Jornada del Brasil. Año 1625*, Edição Fac-similar com transcrição paleográfica, Recife, 1984 e Max Justo Guedes, *História Naval Brasileira*, vol.2, tomo I A, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1990.

<sup>448</sup> *Id.* e José Maria Blanco Nunez, *Reconquista da Bahia. 1625*, Lisboa, Tribuna da História, 2006.

<sup>449</sup> Este navio, cedido por ordem do monarca, também é por vezes designado por galeão. AGS GA, Leg.3151 de 17 de Abril de 1627.

água potável e os abastecimentos embarcados. O vento rompera todas as velas, obrigando os sobreviventes a improvisarem uma vela com várias colchas. Isto permitiu ao navio chegar aos Açores, embora com o pessoal muito maltratado, mas acabando por se afundar nas costas da ilha de S. Jorge.

Já D. Manuel de Meneses, na companhia apenas do galeão almiranta de Castela, e após ter perdido conserva do resto da frota, trava, ao largo de S. Miguel, um combate contra três navios holandeses, no qual o galeão de Castela é consumido pelas chamas, juntamente com o navio almiranta holandês. Mesmo com todas essas dificuldades, e com os sobreviventes dos dois navios afundados a bordo, Meneses acaba por chegar a Lisboa a salvamento, a 14 de Outubro<sup>450</sup>.

NAVIOS DA ARMADA DE PORTUGAL			
(1626)			
NAVIO	TONELAGEM	Nº PEÇAS*	Obs.
Blot, <i>Le Naufrage des Portugais</i>			
<i>Galeão Santo António e S. Diogo</i>	1.200	60	Capitania
<i>Galeão S. João</i>	500-600	40	almiranta
<i>Galeão S. José</i>	300	30	
<i>Galeão Santiago</i>	200	16	novo
<i>Galeão S. Filipe</i>	300	28	novo
<i>Urca Santa Isabel</i>	-	26	

Nesse mesmo ano, regista-se uma outra grande vitória das forças da Coroa de Portugal, e também muito menos conhecida, contra as forças navais

---

<sup>450</sup> Alfredo Botelho de Sousa, "Perda e restauração da Bahia", *ACMN*, tomo XLVII, nº11, Nov. 1916, pp.712-715.

das Províncias Rebeldes, quando o marquês de Vila Real, duque de Caminha, general da Armada de Portugal e governador-geral de Ceuta, trava combate contra 14 navios holandeses, ao largo do cabo Gel [sic], desbaratando dez e capturando os restantes quatro. Mais tarde, uma outra armada sob o comando de D. Fradique Toledo destrói os navios holandeses sobreviventes<sup>451</sup>.

Após o regresso do Brasil, a 24 de Setembro de 1626, D. Manuel de Meneses, ao comando da Armada de Portugal, volta a fazer-se ao mar para ir recolher duas naus da Carreira da Índia. Após patrulhar a costa durante mais de um mês, Meneses é informado, por Lisboa, que as duas naus já tinham arribado em Vigo.

Como habitualmente acontece nesta altura do ano, e agora não fi excepção, os navios desta Armada não foram poupados pelo mau tempo no percurso para o norte da Península Ibérica, acabando por ser forçados a arribar à Corunha. O adiantado da estação e a prudência aconselhavam que os navios se mantivessem nos portos até à primavera seguinte, mas as necessidades económicas e alguma vontades particulares dos comandantes das naus ditaram o contrário e os navios voltaram a fazer-se ao mar, antes do final do ano, numa tentativa de regressarem a Lisboa.

Contudo, logo após largarem, sofrem 18 dias de temporal desfeito, que fazem os navios percorrer toda a costa norte da península e, entre 12 e 14 de Janeiro de 1627, todos os navios, incluindo as duas naus, mas com a excepção

---

<sup>451</sup> MNM NAV XII d3, nº 34, fols.160-162v.

do *Santiago* que consegue arribar ao porto de Guetaria<sup>452</sup>, dão à costa em França, a Sul de Arcachon. Para além da perda dos navios, morre um importante número de nobres, de gente de guerra e mar portuguesa, num desastre considerado por muitos como bastante pior que Alcácer Quibir<sup>453</sup>.

No relcaldo deste desastre, o Conselho de Portugal é obrigado a pedir ao Conselho de Guerra que as costas de Portugal sejam patrulhadas por uma esquadra da Armada del Mar Oceano<sup>454</sup>. A necessidade de proteger as frotas e armadas que regressavam das conquistas fazem com que o pedido fosse naturalmente aceite e, num gesto de boa vontade, a Coroa de Portugal pagou os abastecimentos necessários à esquadra que patrulhou a costa lusitana<sup>455</sup>. Possivelmente a comandar essa força, cuja constituição desconhecemos, estaria D. Francisco de Azevedo<sup>456</sup>.

Em Novembro ainda desse ano e regressando apenas em Fevereiro de 1628, D. Fradique, ao comando de 47 galeões, não se sabendo se algum seria português, larga da Corunha e navega até Morbihan, na Bretanha, de modo a apoiar o monarca francês na campanha contra a cidade que se tinha revoltado contra Richelieu, com o apoio inglês<sup>457</sup>.

---

<sup>452</sup> No regresso a Lisboa, ainda se vê obrigado a travar um combate com navios holandeses que se encontravam à entrada da Barra de Lisboa, mas consegue regressar são e salvo. Saturnino Monteiro, *op. cit.*, pp.15-16.

<sup>453</sup> Jean-Yves Blot e Patrick Lizé, ed., *Le naufrage des Portugais sur les cotes de Saint-Jean-de-Luz e d'Arcachon (1627)*, Paris, Ed. Chandeigne, 2000.

<sup>454</sup> AGS GA, Leg.3151 de 12 de Março de 1627.

<sup>455</sup> AGS GA, Leg.3151 de 22 de Julho de 1627.

<sup>456</sup> AGS GA, Leg.3151 de 03 de Novembro de 1627.

<sup>457</sup> Francisco Javier Díaz González, *op. cit.*, pp.82-83.

Em Julho de 1628, o Conselho de Portugal volta a solicitar ao monarca a cedência de três ou quatro navios da Armada del Mar Oceano que se encontravam em Lisboa, para zarparem e recolherem o conde da Vidigueira, que regressava da Índia, e os navios que regressavam do Brasil. A Junta das Armadas responde que, relativamente ao pedido, não vislumbra qualquer impedimento para que sete navios da Armada del Mar Oceano executem essa missão, excepto dois que iriam para a Galiza transportando armas<sup>458</sup>.

Nesse ano, e face à falta de navios, apenas foram organizadas duas forças navais, uma das quais era a anteriormente mencionada: uma iria patrulhar a zona de Lisboa para Norte, para além de ter como missão recolher os navios que regressavam da Índia, e a segunda teria como missão patrulhar de Lisboa até à entrada do estreito de Gibraltar, incluindo a zona do cabo de São Vicente<sup>459</sup>.

O monarca deu a sua anuência para este dispositivo naval mas, um atraso na chegada do general nomeado para comandar essa armada, manteve-a no porto de Lisboa, já pronta e com a gente de guerra embarcada, nos finais de Agosto. Apesar de terem sido propostas outros nomes alternativos, para permitir que largassem de Lisboa mais cedo, a Junta das Armadas voltou a propor D. António de Oquendo, mas como este só regressou a Santander em Setembro, os navios permaneceram em Lisboa durante todo o Verão<sup>460</sup>.

---

<sup>458</sup> AGS GA, Leg.3152 de 18 de Julho de 1628.

<sup>459</sup> AGS GA, Leg.3152 de 29 de Julho de 1628.

<sup>460</sup> AGS GA, Leg.3152 de 6 e de 25 de Agosto e 12 de Setembro de 1628.



Entretanto, nas Caraíbas, os espanhóis sofriam um dos seus maiores desastres, com a captura, pelos holandeses, da frota da prata de 1628, em Matanzas, Cuba. A perda não foi só do tesouro mas, também, dos meios navais o que originou que, nos inícios de 1629, 29 dos navios da Armada del Mar Oceano, sob o comando de D. Antonio de Oquendo, largassem de Lisboa com destino a Cádiz, para aí serem preparados para a viagem às Caraíbas. Apesar da viagem se ter realizado de Inverno, apenas foi perdido um navio à entrada desse porto<sup>461</sup>.

Ainda nesse ano, a Armada del Mar Oceano operou nas Caraíbas, possivelmente integrando alguns navios da Coroa de Portugal, onde, para além de ter eliminado alguns navios de corsários que operavam na zona, regressou à península com a remessa de prata desse ano, nos inícios de 1630<sup>462</sup>.

Nesse ano de 1630, enquanto estavam a ser preparados 23 galeões e um patacho da Armada del Mar Oceano em Lisboa, uma nova expedição holandesa dirigiu-se para o Brasil e capturou Pernambuco, ameaçando de novo as possessões sul americanas<sup>463</sup>.

Importante para o conflito que continuava a decorrer nos Países-Baixos, foi o facto de, também nesse mesmo ano, a Inglaterra ter adoptado uma

---

<sup>461</sup> Carla Rahn Phillips, *Seis galeones para el rey de España*, Madrid, Alianza Editorial, 1991, pp.170-171.

<sup>462</sup> Francisco Javier Díaz González, *op. cit.*, pp.84-85.

<sup>463</sup> Carla Rahn Phillips, *op. cit.*, p.284.

política de neutralidade, favorável à Espanha, o que permitia às forças navais deste último reino procurar abrigo e apoio nos portos ingleses do Canal<sup>464</sup>.

Mais uma vez, é reunida em Lisboa uma nova armada de socorro ao Brasil mas, já sem o apoio popular que tinha surgido na preparação da armada de 1625. Sob o comando de Antonio de Oquendo, consegue, mesmo assim, incluir 17 galeões<sup>465</sup>, uma urca, cinco caravelas, três patachos e uma tartana, com um total de 1.990 homens de mar e 3.600 soldados.

NAVIOS DA ARMADA DO BRASIL (1631)			
NAVIO	TONELAGEM	Nº PEÇAS*	Obs.
BCM, <i>Harvard</i> e HNB, vol. 2, t.I A			
Galeão <i>S. Jorge</i>	433	11 + 17	Capitania, comprado por 12.000 Reis
Galeão <i>S. João Baptista</i>	440	11 + 8	do Rei
Galeão <i>Santiago</i>	450	6 + 14	do Rei
Galeão <i>Nª. Srª. dos Prazeres Menor</i>	305	6 + 12	fretado
Patacho <i>Nª. Srª. da Guia e São Gonçalo</i>	305	6 + 12	fretado
Caravela <i>Nª. Srª. do Rosário</i>	120	0 + 0	fretada
Caravela <i>Santa Cruz</i>	120	0 + 0	fretada
Caravela <i>Nª. Srª. da Boa Nova</i>	100	0 + 0	fretada
Caravela <i>São Jerónimo</i>	80	0 + 0	fretada
Caravela <i>Santo António</i>	70	0 + 0	fretada
*bronze + ferro			

<sup>464</sup> Ricardo Alvarez-Maldonado, "Influencia del poder naval en las guerras de Flandres", *RHN*, ano VIII, nº29, Madrid, 1990, p.92.

<sup>465</sup> Nesta força não seguiam todos os navios possíveis, pois após a largada da força largaram ainda de Lisboa cinco galeões para a Corunha (AGS GA, Leg.3156 de 31 de Julho de 1631) e em Agosto, outros três galeões da Coroa de Castela foram entregues à Coroa de Portugal para também serem preparados para enviar mais tarde para Pernambuco. AGS GA, Leg.3156 de 10 de Agosto de 1631 e MNM Ms379, fol.423.

Desses, eram da Coroa de Portugal 5 galeões<sup>466</sup>, um patacho e cinco caravelas, com um total de 616 homens de mar e 669 homens de guerra, alguns dos quais estariam, no início do ano, a ser preparados para integrar a Armada das Ilhas desse mesmo ano<sup>467</sup>, que não foi activada de modo a permitir que os navios e soldados se juntassem à força que ia para o Brasil<sup>468</sup>; isto para além de 65 homens de mar e 457 soldados embarcados em navios de Castela.

A armada comandada por D. António de Oquendo largou de Lisboa a 5 de Maio de 1631, e navegou directamente para a Baía, onde se reabasteceu. Após desembarcar parte dos soldados que transportava, conforme as instruções que tinha recebido, rumou com destino à América Central mas, como o vento permaneceu nos quadrantes Norte, a força descaiu em direcção a Sul, permitindo que o almirante holandês se fizesse ao mar para o enfrentar.

O confronto entre as duas armadas apenas ocorreu a 12 de Setembro, tendo o combate ficado conhecido como a *Batalha dos Abrolhos*. Protegendo os navios de transporte com os galeões, Oquendo decidiu fazer frente ao seu opositor, o que resultou em vários combates extremamente renhidos entre grupos de adversários, a muito curta distância, e onde todos praticaram actos de bravura. Pode dizer-se que, ao nível táctico, o combate foi um empate, apesar do almirante holandês ter perdido a vida mas, ao nível estratégico, o almirante castelhano saiu vencedor, pois conseguiu cumprir todas as suas missões: desembarcou tropas em Pernambuco e na Paraíba; escoltou os navios

---

<sup>466</sup> Dos quais pelo menos dois foram comprados pela Coroa de Portugal na Biscaia. AGS GA, Leg.3156 de 24 de Julho de 1631.

<sup>467</sup> ANTT, CC, Parte III, maço 30, doc. 86, de 28 de Fevereiro de 1630.

<sup>468</sup> AGS SP-Portugal, Leg.1477, fls.19v-22, de 21 de Julho de 1631.

de volta para a Península Ibérica e também a *Frota da Prata*. No entanto, após a armada luso-castelhana ter abandonado os mares do Brasil, os holandeses recuperaram a supremacia desse espaço, continuando a realizar impunemente diversos ataques ao longo da costa<sup>469</sup>.

Entretanto, nas águas da península Ibérica, é formada uma Armada de Portugal, sob o comando de D. Francisco de Faro, constituída por apenas um galeão e seis urcas, que navegou até aos Açores com o intuito de esperar os navios que regressavam das conquistas de Portugal e de Castela<sup>470</sup>.

Como a situação daqueles que ainda resistiam nas proximidades de Pernambuco se agravava progressivamente, o monarca, ainda antes do final de 1631, escreveu ao governador de Portugal apontando as contribuições de Castela e os constantes incumprimentos por parte da Coroa de Portugal em fornecer os meios previstos.

Por esta razão, ordena que, no Verão de 1632, seja enviada uma nova força naval ao Brasil mas, agora, sob o comando de D. Fradique de Toledo, com os meios navais disponíveis, especificando claramente que Portugal teria que fornecer 20 galeões<sup>471</sup>, cujo financiamento seria apenas da responsabilidade desse reino. Não possuindo capacidade para enviar navios de alto bordo, a coroa portuguesa comprometeu-se em enviar 1.400 homens mensalmente, em duas caravelas mas, nem este projecto foi cumprido<sup>472</sup>.

---

<sup>469</sup> Max Justo Guedes, *op. cit.*, pp.101-182 e Rafael Estrada, *op. cit.*, pp.154-174.

<sup>470</sup> AGS SP, Leg.1477, fols.14v-15.

<sup>471</sup> Um outro documento da época menciona oito galeões de cada Coroa. AGS GA, Leg.3156 de 30 de Julho de 1631.

<sup>472</sup> C. R. Boxer, *The Dutch in Brasil. 1624-1654*, Oxford, At the Clarendon Press, 1957, p.57.

A situação financeira era tão grave que Portugal apenas conseguiu juntar três galeões, que efectuaram diversos serviços na costa, incluindo escoltar os navios da Carreira da Índia, desde Lisboa até 60 léguas ao largo do cabo de S. Vicente<sup>473</sup>.

Não é, portanto, de estranhar que, ainda a 19 de Outubro desse ano, o monarca decidisse que, para enfrentar as ameaças dos inimigos, as armadas de Castela e de Portugal deveriam ser reunidas, podendo essa grande armada ir até ao Brasil. Assim, o monarca determina que cada Coroa contribua com uma quantia de 10 milhões de reais, ficando a Junta das Armadas responsável pela parte de Castela, mas nada é mencionado relativamente à Coroa lusitana<sup>474</sup>.

Possivelmente, mais uma vez, a grave situação financeira do reino não permitiu que fosse cumprida a determinação real, embora Lisboa continuasse a ser o local de aprontamento de pequenos comboios que eram enviados para o Norte da Europa. Neste âmbito, e já em 1633, larga de Lisboa uma fragata de Dunquerque, escoltando um pequeno comboio de navios mercantes, com destino a esse porto. Durante a viagem, a fragata consegue ainda apresar um navio holandês que transportava madeira<sup>475</sup>.

Conforme já referi, a permanência dos rebeldes protestantes no continente americano, para além dos danos que causavam ao comércio com o Brasil, era uma ameaça constante aos interesses da coroa de Castela.

---

<sup>473</sup> Frazão de Vasconcellos, *A fábrica das naus da Carreira da Índia no século XVII*, Lisboa, Imprensa da Armada, 1928, pp.64-65.

<sup>474</sup> MNM, ms380, fol.5.

<sup>475</sup> Robert A. Stradling, *op. cit.*, p.123.

Assim, ainda em 1634, o monarca ordena a realização de uma nova tentativa para desalojar os holandeses do Brasil, para o ano de 1635, consistindo no envio de duas armadas<sup>476</sup>, cada uma com duas esquadras, de cinco galeões e um patacho, das respectivas Coroas<sup>477</sup>. Contudo, como continuavam a faltar galeões para as armadas ordinárias da Coroa de Portugal, em Julho de 1634, o Conselho de Portugal volta a solicitar que fossem novamente cedidos quatro galeões de Castela, para integrarem a esquadra de Portugal<sup>478</sup>.

Como a Coroa de Portugal se encontrava numa situação de grande falta de navios, foram entregues, nos finais de Agosto, outros sete navios que tinham chegado da Holanda, todos devidamente apetrechados<sup>479</sup>. Além disso, nesse ano, a patrulha as costas de Portugal seriam efectuadas por uma força naval de seis galeões de Cádis<sup>480</sup>.

Para comandar esta nova tentativa de libertação do Brasil, o monarca tentou nomear vários homens do mar, mas todos recusaram, excepto D. Gerónimo Gómez de Sandoval. A sua nomeação ocorreu logo nos inícios do ano de 1635 e, apesar do seu estado de saúde débil, os preparativos continuam a realizar-se: logo nos inícios de Maio, juntaram-se aos galeões *São Pedro* e *São*

---

<sup>476</sup> Outros documentos referem que seriam enviadas quatro, mas parece-me demasiado ambicioso face aos meios disponíveis. Por exemplo, AGS GA, Leg.3162 de 18 de Março de 1634.

<sup>477</sup> AGS GA, Leg.3162 de 7 de Julho de 1634.

<sup>478</sup> AGS GA, Leg.3162 de 5 de Julho e de 17 de Agosto de 1634.

<sup>479</sup> AGS GA, Leg.3162 de 11 de Setembro de 1634.

<sup>480</sup> AGS GA, Leg.3162 de 17 de Agosto de 1634.

*Bartolomeu*, que já se encontravam em Lisboa, outros nove galeões e um patacho, vindos de Cádiz.

O agravamento do debilitado estado de saúde de Sandoval faz com que, em Julho desse ano, a Junta da Armada proponha ao monarca a nomeação de D. Lope de Hoces<sup>481</sup>.

Este, ocupa o seu cargo de imediato, chegando a Lisboa ao amanhecer do dia 13 de Agosto, passando ainda, nesse mesmo dia, em revista os navios que integravam a armada que estava prevista seguir para o Brasil. Esta era composta por quatro galeões da Coroa de Portugal, juntamente com outros dois galeões de Castela e 19 navios de transporte de tropas, possivelmente caravelas. A Armada de Portugal era comandada por D. Rodrigo Lobo.

Para além deste dispositivo naval, em Lisboa e pertencentes à Armada del Mar Oceano, ainda se encontrava o galeão capitania de 1.200 toneladas e outros três galeões, de 850, 650 e 500 toneladas, respectivamente<sup>482</sup>.

NAVIOS DA ARMADA DO BRASIL			
(1635)			
NAVIO	TONELAGEM	Nº PEÇAS	Obs.
HNB, vol. 2, t.I A			
Galeão <i>Santo António</i>	1.000	-	capitania
Galeão <i>S. José-Jesus-Maria</i>	610	-	almiranta
Galeão <i>S. José</i>	450	-	

<sup>481</sup> AGS GA, Leg.3164 de 8 de Maio de 1635.

<sup>482</sup> AGS GA, Leg.3164 de 26 de Agosto de 1635.

À semelhança com o que ocorreu com a armada de 1631, eram várias as missões desta nova o que, mais uma vez, contribuiu para os fracos resultados que obteve. Assim, o monarca ordenou que: limpasse os mares de Cabo Verde de inimigos, reforçasse as tropas que atacavam Pernambuco, desalojasse os inimigos de Curaçau e escoltasse as frotas da prata para a Península Ibérica.

Acabaram por largar de Lisboa apenas a 7 de Setembro de 1635, cerca de quatro meses após a data estabelecida pelo rei e, como se encontravam a bordo dos navios, desde Maio, grande parte da gente de guerra e mar, consumiram, prematuramente, a maioria dos abastecimentos embarcados.

Nesta ocasião, e tal como noutras, ocorreram várias discórdias entre os dois almirantes, não só motivadas pela rivalidade de interesses e pela permanente desconfiança entre as duas Coroas mas, também, pela pouca, para não dizer nenhuma, flexibilidade com que os chefes castelhanos cumpriam as instruções emanadas do rei, mesmo quando confrontados com situações não previstas, ainda que altamente favoráveis.

Este tipo de situações teve início logo durante a escala em Cabo Verde, em que o almirante português considerava que a armada devia permanecer nesse arquipélago à espera dos navios de açúcar vindos do Brasil e daí escoltá-los para Lisboa. Mas, segundo o almirante de Castela, o principal objectivo do português era o de dar tempo a que espiões, nomeadamente judeus, informassem os holandeses da composição da frota naval ibérica<sup>483</sup>.

Apesar destas dificuldades, o contingente naval acabou por chegar ao Brasil e, apesar de as desconfianças continuarem, os soldados foram

---

<sup>483</sup> Fernando Serrano Mangas, *op. cit.*, p.369.



desembarcados mas, por recusa do almirante português em cumprir os restantes objectivos da missão, após concluir este primeiro, a armada tomou o rumo da Península Ibérica.

Este regresso fez-se, no entanto, separadamente, tendo a força de Hoces travado um combate contra alguns navios holandeses que patrulhavam as águas ao largo do Brasil, conseguindo alcançar uma vitória táctica, pois obrigaram os adversários a recolherem a Pernambuco para efectuarem reparações. Também os navios de Hoces tiveram que arribar à Baía para realizar o mesmo tipo de trabalhos. Ao inteirar-se da situação, a Junta da Armada e Guerra ordena o seu regresso à península, desistindo do ataque a Curaçau e da escolta das frotas das Américas, para a qual foi enviada uma outra força.

Entretanto em Lisboa, nos inícios de Outubro, e segundo as orientações reais, largaram de Lisboa 12 navios com destino à Corunha<sup>484</sup>, cuja futura missão seria a de seguirem também para o Brasil. Contudo, já depois da esquadra ter chegado à Corunha, o monarca alterou o porto de destino, determinando antes que os navios se dirigissem para Cádiz<sup>485</sup>.

A armada seguinte estava prevista ser composta pelos 11 navios que já se encontravam na Corunha, dois dos quais eram da Coroa lusitana<sup>486</sup>, juntamente com outros quatro da Armada da Galiza, outros dois que se encontravam em San Sebastian, um galeão e dois patachos que estavam em Cádiz, assim como

---

<sup>484</sup> Um dos navios, que era da Coroa de Portugal, teve que arribar pouco depois da força se ter feito ao mar.

<sup>485</sup> AGS GA, Leg.3164 de 8 de Outubro de 1635.

<sup>486</sup> AGS GA, Leg.3164 de 26 de Novembro de 1635.

uma urca, sendo o porto de reunião o porto de Cádiz. Terá, entretanto, surgido a necessidade de reforçar com infantaria a zona de Milão, pelo que a esquadra foi desviada do seu objectivo inicial e largou em direcção ao Mediterrâneo<sup>487</sup>.

Na viagem do Norte da península para Cádiz abateu-se um temporal sobre a esquadra, provocando bastantes danos aos navios e obrigando alguns a arribar. Um deles foi um dos galeões da Coroa de Portugal, sob o comando de Jorge de Melo, que tentou entrar em Lisboa mas, segundo o comandante da força, tentou sem necessidade aparente e antes que as condições meteorológicas se agravassem<sup>488</sup>.

Para o Brasil apenas seguiram dois galeões de Castela, incluindo o galeão capitania, a *Conception*, o galeão *San Lucas* e um patacho, transportando 616 soldados<sup>489</sup>.

No que se refere à Armada de Portugal, esta comboiou em segurança, até Lisboa, vários navios carregados de açúcar e, também, já no ano de 1636, apesar da presença de uma frota francesa na costa Ocidental de Portugal. D. Rodrigo Lobo teve no entanto de justificar, à sua chegada, por que razão tinha abandonado a frota das Índias do almirante castelhano<sup>490</sup>.

Face a todos estes acontecimentos, não é de estranhar que a resolução do problema do Brasil fosse uma das principais preocupações da corte de Madrid, a ponto de ser criada uma Junta especial para se encarregar da questão, a Junta de Pernambuco. Essa Junta, em 1635, identificou correctamente como

---

<sup>487</sup> AGS GA, Leg.3164 de 11 de Outubro de 1635.

<sup>488</sup> AGS GA, Leg.3164 de 3 de Dezembro de 1635.

<sup>489</sup> AGS GA, Leg.3164 de 15 de Outubro de 1635

<sup>490</sup> Max Justo Guedes, *op. cit.*, pp.184-198.

principais problemas a necessidade de: financiamento, novas embarcações e a presença constante na zona. No entanto, e num grave erro estratégico, não considerou a questão como um factor global de ambas as monarquias mas, antes, como um problema apenas de Portugal<sup>491</sup>.

No seguimento dessa avaliação, foi, primeiramente, apresentada a necessidade em aprestar com brevidade apenas a Armada de Portugal com a missão de vigiar a costa e proteger dos piratas os navios que trazem o açúcar do Brasil e, também, de comboiar as naus da Índia e do Brasil<sup>492</sup>.

NAVIOS DA ARMADA DE PORTUGAL (1636)			
NAVIO	TONELAGEM	Nº PEÇAS*	Obs.
De Re Nautica, 117-135			
Galeão <i>Santo António</i>	1.500		capitânia
Galeão <i>S. José</i>	800		Const. Porto em 1632 (alm.)
Galeão <i>Jesus Maria José</i>	700		Const. 1630
Galeão <i>S. Filipe</i>	600		
Galeão <i>Santo António</i>	1.250		Const. no Porto
Galeão <i>S. Bento</i>	-		
Galeão <i>Domingos</i>	850		
Galeão <i>Santa Tereza</i>	1.000	60	Const. no Porto
Patacho <i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Nazaré</i>	150		
Patacho <i>N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. do Rosário</i>	120		

Posteriormente, e porque se mantinha a necessidade de expulsar os holandeses, a 7 de Julho, o almirante João Pereira Corte Real, que estava

<sup>491</sup> Esta decisão é ainda mais curiosa, pois em 1634 os espanhóis perderam a ilha de Curaçao.

<sup>492</sup> AGS SP-Portugal, Leg.1469, fols. 289 a 290v, 291 a 292, 340 a 343v, 344, 345, 346v, 347v.

indicado para comandar a Armada de Portugal de 1636, foi nomeado almirante de uma armada que iria seguir para o Brasil, tendo como segundo comandante Pedro César de Meneses<sup>493</sup>. Nessa armada deviam seguir, para além de urcas que tinham sido mandadas embargar, os galeões *Bom Sucesso*, *São Nicolau* e *São Bernardo* e, ainda, um patacho que se encontrava a ser terminado no Porto<sup>494</sup>. Como general dos 3.500 soldados previstos embarcar, dos quais 1.500 seriam portugueses<sup>495</sup>, seguiria D. Jorge de Mascarenhas, conde de Castelo Novo. Nesta força naval ainda foram integradas 18 fragatas de Dunquerque, que transportavam também parte do Terço da Armada da Coroa de Portugal.

Sabemos que em Dezembro desse mesmo ano a esquadra ainda se encontrava em Cádiz<sup>496</sup>, pois a presença de uma armada de corsários do Norte de África, ao largo da costa mediterrânica da península, tinha obrigado o monarca a deslocar meios para a zona do Mediterrâneo a fim de enfrentar essa possível ameaça<sup>497</sup>.

É no âmbito desta complicada situação, de várias necessidades de meios em simultâneo e, possivelmente, face às anteriores cedências de navios à Coroa lusitana, que o rei ordenou que três galeões lusitanos, o *Santo*

---

<sup>493</sup> Frazão de Vasconcelos, "De Re Náutica", *ACMN*, tomo LXII, nº 3 e 4, MAR/ABR 1931, pp.119-120.

<sup>494</sup> BA 51-X-6, fol.21.

<sup>495</sup> MNM, ms380, fols.19-19v.

<sup>496</sup> Gastão de Melo Matos, "Formação do terço da armada e as suas primeiras campanhas", *ACMN*, tomo LXII, nº 7, 8 e 9, Lisboa, JUL/AGO/SET 1931, pp.17 e 18.

<sup>497</sup> MNM, ms380, fols.37-37v.

*António*<sup>498</sup>, o *São Benedito* e o *São Domingos*, fossem cedidos à Coroa de Castela para serem incorporados na mencionada armada<sup>499</sup>.

Ainda segundo as suas instruções, estes meios navais deveriam ser entregues com os trabalhos de bordo já devidamente concluídos e apetrechados, incluindo a artilharia. A 13 de Fevereiro faltavam ainda cerca de quatro meses para concluir os trabalhos nos navios, desde que houvesse dinheiro, inclusivamente para o transporte das madeiras para acabar as suas obras mortas, apesar destas já se encontrarem cortadas<sup>500</sup>.

Estes atrasos fizeram com que a Junta das Armadas chegasse mesmo a considerar, não a cedência dos três galeões novos, nem do antigo *Santo António*, capitania de Portugal, por ser um navio que já se encontrava muito maltratado, mas, antes, os galeões *São Filipe*, que tinha sido capitania de Gaspar de Caraça, e os galeões *São José* e o *Jesus Maria José*, todos de 600 toneladas<sup>501</sup>.

Uma das questões que surge com esta cedência de navios é o facto dos oficiais castelhanos considerarem que, à semelhança com o que acontecia com

---

<sup>498</sup> Este era um novo galeão ainda estava a ser construído no Porto, não confundir com o galeão capitania da Armada de Portugal com o mesmo nome, que já tinha ido numa armada ao Brasil. AGS GA, Leg.3168 de 14 de Março de 1637.

<sup>499</sup> Curiosamente, ao fim de quase 60 anos, surgem ainda comentários nos documentos pelo facto dos navios poderem ser demasiado grandes para a sua necessidade, em virtude das toneladas de Portugal serem superiores às de Castela.

<sup>500</sup> AGS GA, Leg.3168 de 13 de Fevereiro de 1637.

<sup>501</sup> AGS GA, Leg.3168 de 14 de Março de 1637.

os galeões de Castela que eram cedidos a Portugal, também os de Portugal deveriam ser cedidos totalmente apetrechados e armados<sup>502</sup>.

Possivelmente por a ameaça que existia no Mediterrâneo se ter dissipado, após a derrota imposta pela esquadra do Estreito a uma força muçulmana ao largo da costa de Portugal<sup>503</sup>, as atenções voltaram-se de novo para a necessidade de enviar uma força naval para o Brasil. Para comandar esta nova esquadra combinada foi nomeado D. Miguel de Noronha, 4º conde de Linhares, a qual deveria incluir, para além das já mencionadas 18 fragatas, 12 galeões e 4.000 soldados<sup>504</sup>, e tinha como data prevista de largada o final de Agosto ou o início de Setembro.

Contudo, a revolta popular de Évora, ocorridos exactamente devido aos novos impostos criados para contribuir para a guerra no Brasil, levam D. Miguel de Noronha a renunciar ao comando para servir de mediador junto dos revoltados.

Entretanto, perante a presença de navios holandeses na zona da Mina, o monarca determina o envio imediato de um contingente naval composto por três navios, mas que nenhum fosse o galeão *Santa Teresa*, o *São Domingos* ou o *São Filipe*, por serem muito grandes<sup>505</sup>.

Apesar das intenções, o aprontamento desta armada só foi retomado após a situação ter sido restabelecida em Évora e de D. Fernando de Mascarenhas, futuro conde da Torre, ter assumido o cargo de comandante da força, a 9 de

---

<sup>502</sup> AGS GA, Leg.3168 de 4 de Março de 1637.

<sup>503</sup> Luís Salas Almela, *Colaboración y conflicto*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 2002, p.100.

<sup>504</sup> BA 51-X-7, fol.34 e AGS GA, Leg.3168 de 2 de Abril de 1637.

<sup>505</sup> BA 51-X-7, fol.37.

Abril de 1638. Por decisão do monarca esta armada integraria, mais uma vez, duas esquadras, uma de cada coroa e, pela primeira vez em quase 60 anos, ambas ficariam sob o comando de um súbdito lusitano.

De salientar que não foi incluído o galeão *Santa Teresa* na esquadra de Portugal, por razões que os documentos não especificam, apesar de ter sido considerado apto para servir como navio capitania da armada<sup>506</sup>, integrando, ao invés, a armada de Oquendo, conforme será mencionado mais à frente.

Encontrando-se a armada portuguesa pronta, o conde da Torre optou por aguardar em Lisboa que a sua congénere de Castela ficasse também pronta para se fazer ao mar. Mas, nem o monarca nem a princesa regente concordaram com esta decisão e ultimaram o conde a largar de Lisboa, logo que possível, com ordens para aguardar a chegada dos navios de Castela em Cabo Verde<sup>507</sup>.

A armada portuguesa largou do Tejo a 9 de Setembro e, durante o período em que aguardou pela chegada da sua congénere de Castela nas águas do arquipélago de Cabo Verde, tal com já acontecido em 1625, registou-se grande número de enfermos<sup>508</sup>.

Quando, finalmente, se deu a reunião das forças de Portugal e de Castela, conforme as instruções régias, a nova armada combinada passou para o comando global do 1º Conde da Torre, enquanto Francisco de Melo ficou a

---

<sup>506</sup> *Cartas do 1º Conde da Torre*, vol. I, [Lisboa], CNCDP, 2001, p.49, 51 e 80.

<sup>507</sup> Max Justo Guedes, *op. cit.*, p.241.

<sup>508</sup> Ver, por exemplo AGS GA, Leg.3174, de 6 de Fevereiro 1639.

comandar a esquadra de Portugal<sup>509</sup>. No total, a armada passou a incluir 87 navios de vários tipos<sup>510</sup>.

Por várias razões, só chega aos mares do Brasil no ano seguinte e só em Janeiro de 1640 é que trava um combate inconclusivo com uma armada adversária, que permitiu às forças holandesas prosseguir nos seus ataques às localidades nas mãos dos portugueses. Para além disso, foram constantes as situações de conflito entre portugueses e castelhanos, que em nada deve ter contribuído para o bom desempenho da missão.

Perante isto, é o próprio conde-duque de Olivares que decide substituir o conde da Torre no comando da armada nomeando para o cargo D. Jorge de Mascarenhas, conde de Montalvão que, no domingo de Páscoa, 8 de Abril de 1640, larga de Lisboa ao comando de 20 velas, incluindo cinco galeões, 13 patachos e duas caravelas, transportando 700 soldados<sup>511</sup>.

Após a chegada do novo almirante, 13 dos navios da força inicial iniciaram o regresso ao reino mas, devido a condições meteorológicas adversas, tiveram de arribar às Índias Ocidentais. Entre esses navios encontravam-se quatro da coroa de Portugal: *São Domingos*, *São Bernardo* (capitania e com D. Rodrigo Lobo a bordo), *Bom Sucesso* (almiranta, com o capitão Diego de Freitas Mascarenhas) e a *Conceição pequena*<sup>512</sup>.

---

<sup>509</sup> Este general morreu durante a estadia em Cabo Verde, tendo sido substituído por D. Rodrigo Lobo. AGS GA, Leg.1292 de 6 de Janeiro de 1640.

<sup>510</sup> João Paulo Salvado e Susana Munch Miranda, eds., *Cartas do 1º Conde da Torre*, vol.I, [s.l.], 2002, p.100.

<sup>511</sup> Max Justo Guedes, *op. cit.*, pp.241-293.

<sup>512</sup> AGS SP, Leg.1471, fol.753.



NAVIOS DA ARMADA DO BRASIL (1638)				
NAVIO	TON.	Nº PEÇAS*	COMANDANTE	Obs.
HNB, vol. 2, t.I A e AGS GA 3174-29DEZ38				
Galeão <i>S. Domingos</i>	850	50	Custódio Fabacho	Capitania Fab. no Porto
Galeão <i>S. Filipe</i>	750	40	Pedro de Macedo Leite	do Rei
Galeão <i>Bom Sucesso</i>	550	24	Diogo de Freitas Mascarenhas	do Rei
Galeão <i>S. Nicolau</i>	550	26	D. Sebastião de Martins e Vasconcelos	do Rei
Galeão <i>S. Jorge</i>	450	18	Jorge de Madureira Ferreira	do Rei
Galeão <i>Santa Ana Maria</i>	300	20	Baltasar Leitão da Silveira	do Rei
Galeão <i>Conceição Menor</i>	300	18	Gaspar de Paiva Magalhães	do Rei
Urca <i>São Francisco de Cavas</i>	600	28	João Lopes da França	fretada almiranta
*bronze				

Em simultâneo com os acontecimentos que ocorriam no outro lado do Mar Oceano, nos últimos anos da década de 30 do século XVII, outras ameaças pairavam sobre os domínios filipinos, inclusivamente sobre a própria península, obrigando a uma constante atenção do monarca, ou antes, do seu valido.

Essas ameaças transformaram-se em realidade em 1638, quando uma força naval francesa de 40 navios bloqueou a costa de Guipúzcoa e, no ano seguinte, bloqueou o porto da Corunha. Não bstante, a sua presença não conseguiu impedir o aprontamento de uma armada que estava a ser preparada para enviar ao Norte da Europa, sob o comando de Oquendo<sup>513</sup>.

<sup>513</sup> David Goodman, "Guerra naval y economia de guerra en la España de los Austrais", in Antonio de Béthencourt Massineu, coord., *Canarias y el Atlántico. 1580-1648. Coloquio internacional*, Las Palmas, Ediciones del Cabildo de Gran Canaria, 2001, p.31.

No entanto, essa presença francesa no mar obrigou à tomada de medidas especiais para a defesa de Portugal, tendo o duque de Bragança, futuro D. João IV, sido nomeado para assumir a defesa da Coroa, sob o título de *Governador General das Armas do Reino de Portugal*, embora subordinado à princesa.

Para definir as funções e estabelecer o plano de acção, foi elaborada uma extensa relação de instruções detalhadas do plano de defesa do reino. Naturalmente que, uma parte importante deste plano, passava pela defesa da costa, em especial de Lisboa e das suas aproximações.

Incluía-se, entre outras, instruções específicas para os principais castelos, cidades e fortalezas costeiras e para Lisboa em particular, o posicionamento de navios junto à Torre de Belém, a utilização de embarcações, possivelmente caravelas de Alfama, com fogos, que seriam colocados junto a Belém, e o envio de caravelas para ficarem de vigia ao largo de Lisboa, para além de vigias em terra, ao longo da costa. Também muito interessante é a proposta de ser colocada uma “corrente” de árvores, entre Belém e a Caparica, para impedir a entrada de navios no porto<sup>514</sup>.

Apesar da situação de alerta em que o reino se encontrava, a partir do Verão de 1639 deu-se início ao recrutamento e preparação do transporte de 2.000 soldados portugueses para seguirem para Itália<sup>515</sup>. Contudo, com o clima político desfavorável que já se fazia sentir, até Dezembro desse mesmo ano apenas tinha sido possível recrutar cerca de 600 homens<sup>516</sup>.

---

<sup>514</sup> AGS GA, Leg.1284, 31 de Agosto de 1639.

<sup>515</sup> AGS GA, Leg.3173 de 31 de Agosto e 12 de Setembro de 1639.

<sup>516</sup> AGS GA, Leg.3173 de 12 de Dezembro de 1639.

Começou, ao mesmo tempo, a reunir-se na Corunha uma força naval sob o comando de Antonio de Oquendo, com a missão de transportar os tão necessários reforços com destino à Holanda e, mais importante, o dinheiro que permitiria prosseguir com a guerra. Lisboa colabora para a armada com, pelo menos, três galeões: o célebre *Santa Teresa*<sup>517</sup>, levando a bordo D. Lope de Hoces, o *São Baltasar*, também construído no Porto, e o *Santiago de Portugal*, de 330 toneladas, para além de mais de 500 soldados portugueses, integrados em quatro Terços de infantaria, tendo para um deles sido nomeado Mestre-de-campo Belchior Correia de França e para outro D. Francisco Manoel de Mello<sup>518</sup>. Só o galeão *Santa Teresa* levava uma guarnição total de 492 homens, dos quais 283 eram soldados<sup>519</sup> que eram comandados pelo capitão-de-mar-e-guerra Jacinto Carreño<sup>520</sup>.

A 5 de Setembro desse ano, larga da Corunha uma força composta por 67 navios de guerra, com 8.500 soldados e escoltando 30 navios de transporte, para reforçar o exército que combatia na Holanda. Ao ser informado que os navios franceses se encontravam todos nos portos, o almirante castelhano dirigiu-se directamente para o Canal.

A sua chegada ao canal apanhou de surpresa os holandeses, sob o comando do almirante Tromp, que ficaram em inferioridade numérica pelo que

---

<sup>517</sup> À semelhança com o que já tinha ocorrido em 1588, também agora havia falta de peças de artilharia para armar os galeões. Efectivamente, em 9 de Fevereiro de 1639, ainda faltavam 24 peças para armar o mencionado galeão. AGS GA, Leg.3174, de 9FEV1639.

<sup>518</sup> Ignácio da Costa Quintella, *Annaes da Marinha Portuguesa*, IV memória, Lisboa, Ministério da Marinha, 1975, p.253.

<sup>519</sup> AGS GA, Leg.1286, de 4 de Maio de 1639.

<sup>520</sup> AGS GA, Leg.1286 de 23 de Maio de 1639.

Oquendo decide travar combate sem demora. Contudo, em brilhantes manobras tácticas, Tromp consegue manter o contacto com Oquendo, mas sem nunca entrar em combate decisivo enquanto, simultaneamente, novos reforços se vão juntando à sua armada, até ficar em superioridade numérica.

Nessa altura, Tromp força Oquendo a procurar abrigo junto da costa de Inglaterra, mais concretamente na zona de baixios, conhecida pelos Downs, aproveitando-se do facto da Inglaterra ser uma potência neutra neste conflito. Aí, e como já tinha acontecido em 1588 e em 1624, é executado um brilhante ataque de brulotes que desorganiza por completo a força de Castela e, conseqüentemente, o feroz combate que se segue ocorre em situação mais vantajosa para os holandeses. Mas, durante o compasso de espera, o almirante castelhano consegue alcançar os seus objectivos, enviando para a Flandres os soldados e o dinheiro que transportava, utilizando diversas embarcações ligeiras<sup>521</sup>.

Em todo este combate há a destacar a excelente prestação do galeão português *Santa Teresa* que, através de um intenso ritmo de fogo, segundo testemunhos, terá disparado mais de 1.520 tiros e, apesar de ter sido atacado por vários navios em simultâneo, nunca foi abordado. A sua destruição deu-se durante o ataque dos brulotes, conforme é retratado numa interessante gravura holandesa.

Com esta derrota e como a ameaça voltava a vir da França, em finais de 1639 foram pensadas e tomadas medidas excepcionais de protecção, em especial nos portos do Norte da península, que incluíam, por exemplo, que

---

<sup>521</sup> John F. Guilmartin Jr., *Galleons and Galleys*, London, Cassell & Co, 2002, pp.191-203.

todos os navios que se encontravam na Corunha fossem levados para Lisboa, por este lhes garantir maior protecção<sup>522</sup>.

Apesar das derrotas que as forças de Castela sofreram, para o Verão de 1640 estava a preparar-se o envio de uma nova armada para se fazer ao mar, possivelmente também com destino à Flandres<sup>523</sup>. Teria um total de 58 navios com 32.331 toneladas e incluiria, da coroa de Portugal, os dois novos galeões que estavam a ser concluídos no Porto e outros dois que se encontravam em Lisboa, para além de um outro, o *Santiago* de 330 toneladas<sup>524</sup>. Contudo, em Junho de 1640, apenas tinha sido possível juntar 24 navios<sup>525</sup>.

Nada mais se sabe de outras movimentações navais durante esse Verão e até Dezembro de 1640 quando ocorre o movimento de Restauração mas, face à situação naval dos últimos anos, aqui retratada, não é de estranhar a falta de meios navais da nova Coroa lusitana.

---

<sup>522</sup> AGS GA, Leg.3173 de 6 de Dezembro de 1639.

<sup>523</sup> Aparentemente esta força não chegou a largar. Cf. José Alcalá-Zamora y Queipo de Llano, *op. cit.*, p.459.

<sup>524</sup> AGS GA, Leg.3173 de 6 de Dezembro de 1639.

<sup>525</sup> AGS GA, Leg.3183 de 23 de Junho de 1640.

### **III PARTE**

## **A ARMADA DE PORTUGAL**

### **1. O NAVIO DE GUERRA**

O final do século XVI e inícios do século XVII é um período de transição em que, depois de vários séculos em que verificou uma separação clara entre os navios de guerra – as galés – e os navios de carga, maioritariamente à vela, a utilização de artilharia nos navios redondos leva a que estes últimos percorram este período em constante mutação, mais ou menos profundas. Assim, e apesar de não se terem registado grandes inovações, ocorreu um aperfeiçoamento dos meios navais e, simultaneamente, da artilharia embarcada, o que o torna num período charneira, entre dois tipos de organização: a tradicional e a burocrática.

Efectivamente, combinar eficazmente todos os factores num navio capaz de transportar peças de artilharia, em particular num navio de guerra, pode ser considerada uma das mais complicadas tarefas do período pré-industrial. Esta necessidade tinha algumas especificidades tratando-se de um navio de guerra, em que a primeira prioridade era o transporte de um grande número de peças de artilharia, que tinham de obedecer um determinado equilíbrio: as peças não só tinham de ser eficazes contra o inimigo, ter maior alcance que as do adversário e maior capacidade de provocar destruição, como também terem dimensões, nomeadamente comprimento e peso, que permitissem a sua utilização repetida durante um combate naval.

Igualmente, um navio de guerra tinha de possuir um casco suficientemente forte para resistir ao impacto dos projecteis disparados pelos adversários, que na época, pelas suas características, raramente eram suficientes para afundar um navio de guerra, mas que provocavam elevado número de baixas entre as guarnições<sup>526</sup>.

Do mesmo modo, os navios de comércio colocavam o maior peso a bordo, normalmente a carga, nas zonas mais baixas dos navios, o que lhes dava uma maior estabilidade. Comparativamente, nos navios de guerra, as peças, que representavam o maior peso transportado, tinham que estar numa posição baixa, mas suficientemente elevada em relação à linha de água, para que as portinholas pudessem ser abertas e as peças mais pesadas e de maior calibre, normalmente colocadas nas cobertas inferiores, pudessem ser utilizadas em quaisquer condições e estados de mar. O risco era o de os navios se afundarem com a entrada de água pelas portinholas mais baixas, como tinha ocorrido com os galeões inglês *Mary Rose* e o sueco *Vasa*.

Um outro factor que tinha grande importância e que era necessário equacionar, era a capacidade do costado aguentar os esforços provocados pelo recuo das próprias peças, pois a utilização do recuo da peça após o disparo para a colocar em posição de carregar só surgiu mais tarde.<sup>527</sup>

---

<sup>526</sup> Num único dia durante a campanha de 1588, o galeão *São Martinho*, foi atingido por mais de 200 pelouros e manteve-se a combater. Augusto Salgado, *Os navios de Portugal na Grande Armada*, Lisboa, Editora Prefácio, 2004, p.105.

<sup>527</sup> Este fenómeno ocorreu também durante a Armada de 1588, quando elevado ritmo de fogo dos navios portugueses durante grandes períodos de tempo, levaram a que alguns sofressem danos estruturais, com a subsequente entrada de água. *Id., op. cit.*, p.113.

Também no que se refere ao armamento houve uma evolução na continuidade, com a redução da variedade de tipo de peças embarcadas<sup>528</sup>, com as subsequentes vantagens burocráticas e logísticas que essa uniformidade permite.

Adicionalmente, e em simultâneo, coexistia com as novas técnicas de combate com artilharia a alguma distância o combate utilizando os soldados embarcados equipados com mosquetes e piques. Para estes combates, a altura dos castelos acima da linha de água era importante para se ganhar vantagem sobre os adversários. Em Portugal, estes castelos tinham ainda outra importância nas naus da Carreira da Índia, pois permitiam aos tripulantes guardar mais carga particular. Esta tradição acabou por influenciar toda a historiografia naval portuguesa, pois foi considerada como uma realidade para todo o tipo de navios da época.

Ainda em Portugal, em particular, nesta época e, possivelmente, mesmo anteriormente, surge também a questão sobre quem é que definia as características dos navios. Sabemos que eram estabelecidos contratos entre a Coroa e os construtores navais<sup>529</sup> mas, era a Coroa que definia o que necessitava, ou escolhia apenas dentro dos “modelos” que os construtores podiam construir?

Para o período em estudo, a construção dos navios para as armadas reais foi sempre por acção directa da coroa (com apenas uma situação em que tal não aconteceu<sup>530</sup>), que celebrava contratos directamente com os mestres de construção

---

<sup>528</sup> Por exemplo, em 1588, o galeão português *São Martinho*, estava armado com 52 peças de sete tipos e calibres diferentes. *Id., op. cit.*, p.158.

<sup>529</sup> Augusto Salgado, *Seis galeões da Coroa de Portugal para Filipe II*, Lisboa, Academia de Marinha, 2001, p.5.

<sup>530</sup> Esta ocorreu em 1620, exactamente no momento em que se decidia o tipo de navio ideal para integrar a Carreira da Índia. AGS SP, Leg.1552, fols.178-178v, 244-244v e 245-246v.



naval<sup>531</sup>, ou “*mestres de fazer galeões*”<sup>532</sup>, para a respectiva construção<sup>533</sup>. No entanto, e no que se refere às Armadas da Índia, tal já não acontecia, pois os contratos efectuados para a exploração dessa carreira já previam que os contratadores avançassem com as verbas para a construção e aprontamento dos navios que iam ser utilizados<sup>534</sup>. Todos estes contratos eram posteriormente enviados à corte para serem assinados pelo monarca<sup>535</sup>.

Conforme será analisado mais à frente neste estudo, em Espanha, e a partir do início do século XVII, a Coroa tentou estabelecer o que necessitava e o que os construtores deviam entregar, num processo que demorou vários anos até ser alcançada a melhor solução de compromisso, de que a publicação de diversas Ordenanças entre 1607 e 1618 e as discussões que ocorreram em torno da questão são um exemplo claro<sup>536</sup>.

Em Portugal, embora de modo ligeiramente diferente, este processo teve início ainda em 1586, quando o príncipe cardeal propôs a alteração da composição

---

<sup>531</sup> A.G., “Subsídios para o estudo da Carreira da Índia”, *ACMN*, vol. CXIX, Lisboa, Out-Dez 1989, p.778 e *Ibidem*, vol. CXXI, Jan-Mar 1991, p.133.

<sup>532</sup> AGS GA, Leg.143, fol.5.

<sup>533</sup> AGS GA, Leg.143, fol.101 e Augusto Salgado, *op. cit.*, p.4.

<sup>534</sup> Vitorino Magalhães Godinho, *Os descobrimentos e a economia mundial*, 2ª ed., vol. III, Lisboa, Editorial Presença, imp. 1987, pp.56 e 67.

<sup>535</sup> Santiago de Luxán Meléndez, “El control de la hacienda portuguesa desde el poder central: La Junta de Hacienda de Portugal. 1602-1608”, *Revista da Faculdade de Letras*, nº9, 1992, Lisboa, p.126.

<sup>536</sup> Cruz Apestegui, “Arquitectura y construcción navales en la España atlántica, el siglo XVII y primera mitad del XVIII. Una nueva sistematización”, in *International Symposium on Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic tradition. Proceedings*, Lisboa, Instituto Nacional de Arqueologia, 2001, pp.165-166.

dos navios que integravam as armadas da Coroa de Portugal, em especial a Armada das Ilhas, mas não das características dos navios em si<sup>537</sup>.

Mais tarde, em 1605, e naturalmente que influenciado pelo que se passava em Espanha neste período, tem início em Portugal a célebre discussão sobre que tipo de navio é que devia passar a integrar as armadas da Carreira da Índia<sup>538</sup>. Esta discussão, para além de tentar definir o tipo de navio, representa também a primeira vez em que a estrutura burocrática tenta definir os navios que melhor lhe satisfazem as necessidades e não por imposição dos comerciantes que, em parte, eram apoiados por alguns mestres da Ribeira das Naus<sup>539</sup>.

Esta alteração no tipo de navio a ser utilizado poderá ser mais profunda do que a simples escolha de um modelo, pois tratava-se de passar de uma “estratégia defensiva”, para uma “estratégia ofensiva”, em que os navios teriam maiores capacidades para efectuar acções mistas, *i.e.* de guerra e de comércio<sup>540</sup>.

---

<sup>537</sup> AGS, E, Leg.431, fols.562-562v.

<sup>538</sup> Sobre este assunto ver ~~documento apresentado em~~ Frazão de Vasconcellos, “A fábrica das naus da Carreira da Índia no século XVII”, *Separata dos ACMN*, tomo LIX, nº 9 e 10, Lisboa, Imprensa da Armada, 1928.

<sup>539</sup> Para mais pormenores sobre esta questão ver Cristiano Barcelos, “Construções de naus em Lisboa e Goa para a Carreira da Índia no começo do século XVII”, *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 17ª série, nº 1, Lisboa, 1898-1899, pp.7-72. Aparentemente, para além das limitações ligadas com o Oriente que são expressas nos diversos documentos apresentados no artigo acima mencionado, em 1608, interessava reduzir as dimensões das naus da Índia, por também terem surgido limitações relacionadas com a entrada de Lisboa. L.C.G., “Aspectos do reino de Portugal nos séculos XVI e XVII. «Descrição» de Alexandre Massaii (1621)”, *Boletim do Arquivo Histórico Militar*, vol.58, Lisboa, 1989, p.190.

<sup>540</sup> Jan Glete, *Navies and Nations*, vol. I, Stockholm, Almqvist & Wiksell International, 1993, pp.19-20.

## 2. A CONSTRUÇÃO NAVAL IBÉRICA – AS INFLUÊNCIAS MUTUAS

Apesar dessa diferença, é ponto assente entre os historiadores e arqueólogos navais a existência de uma escola de construção naval, que se pode denominar de “ibérica”. Essa escola difere da chamada escola “inglesa” pelo facto desta última utilizar a matemática para modificar a forma do casco, enquanto a primeira usa regras geométricas. No entanto, existem várias semelhanças, particularmente nas proporções dos navios e na concepção da caverna mestra<sup>541</sup>.

Pelo menos, essa semelhança começou a delinear-se logo após a conquista de Portugal, em 1580, que, não só deu a Filipe II de Castela o domínio sobre um vasto novo Império quase mundial, como o trouxe para um “novo” teatro de operações o Oceano Atlântico, ou o *Mar Oceano*.

Este cenário, onde Castela vai passar a defrontar as monarquias protestantes do Norte da Europa, não era verdadeiramente novo para os homens do mar do monarca pois já há mais de 80 anos que esquadras castelhanas largavam de Sevilha rumo ao Novo Mundo e os marinheiros do Norte da Península Ibérica se aventuravam nos ricos pesqueiros da Terra Nova e do Labrador.

Novidade era o modo de combater e o tipo de operações militares navais que aí eram realizadas e que, pelas características naturais deste oceano, requeriam

---

<sup>541</sup> Brad Loewen, “Codo, carvel, mould and ribband: the archaeology of ships, 1450-1620”, *Mémoires vives. Revue Québécoise d’archéologie historique*, nº 6 e 7, 1994, p.12.

navios com características que lhes permitissem fazer face a todas estas novas exigências<sup>542</sup>.

Tendo havido um apoio naval mútuo entre os reinos, muito anterior a 1580, e até tendo em consideração a proximidade geográfica, não é de estranhar que ocorram semelhanças na construção naval ibérica, de modo a que os próprios mestres construtores navais de uma e outra coroa, conhecessem mutuamente os seus navios, que os acabariam por resultar muito semelhantes e convergirem nas funções que desempenhavam.

O primeiro passo nessa convergência ocorreu logo após a conquista de Lisboa, mais concretamente em Novembro de 1580, quando se reuniu nessa cidade uma Junta, presidida pelo almirante D. Álvaro de Bazán<sup>543</sup>, para analisar a problemática da construção de novos galeões para a Coroa de Castela. Participaram nesta junta vários homens do mar, para além de outros especialistas de diversas partes de Espanha<sup>544</sup>, e cuja principal conclusão foi a de que os futuros navios reais deveriam ser de maiores dimensões. Contudo, e para além das habituais restrições financeiras da Coroa, estes navios continuavam a ser limitados pelas características

---

<sup>542</sup> Augusto Salgado, "Portugal e o Atlântico durante o período filipino (1580-1640)", in *Actas do XIV Colóquio de História Militar. Portugal e os conflitos militares internacionais*, vol. II, Lisboa, Comissão Portuguesa de História Militar, 2004, p.89.

<sup>543</sup> Um dos grandes almirantes de Castela na época e, que comandou as forças navais que participaram na conquista de Portugal em 1580. Ver Augusto Salgado, *1580. A conquista de Portugal*, Lisboa, Editora Prefácio, 2009.

<sup>544</sup> Embora os documentos não mencionem, especificamente, a participação de algum português nesta Junta, o facto de a reunião ter ocorrido em Lisboa poderá indiciar essa presença, até porque os participantes garantidamente analisaram e visitaram a estrutura naval da Coroa de Portugal existente, para além de visitarem os galeões portugueses que se encontravam no Tejo. Sobre os navios que se encontravam em Lisboa nesta altura, ver *Id.*, p.16.

da barra de Sanlúcar<sup>545</sup> e pela necessidade que tinham em transportar carga, ao contrário dos seus congêneres de Portugal<sup>546</sup>.

Os resultados desta Junta inicial foram reavaliados, pouco depois, por outros homens do mar de renome e por representantes de outras entidades ligadas ao mar, como foi o caso da *Casa de Contratación* de Sevilha. Os resultados dessa reavaliação levaram à formação de uma nova Junta, que se reuniu em Santander, mas, desta vez, apenas integrando os homens do mar e técnicos de construção naval.

No final de todo este processo, aquele que talvez tenha sido o construtor naval de maior confiança de Filipe II de Espanha, Cristobal de Barros, elabora uma síntese final das opiniões de todos os intervenientes, incluindo também as dificuldades encontradas, e propõe ao monarca a construção de nove galeões com cerca de 550 *toneis machos*.

Estes nove navios foram todos lançados à água entre Abril e Agosto de 1583 e eram, segundo os testemunhos da época, navios muito fortes e robustos para o mar e para a guerra, apresentando já algumas importantes características típicas dos navios de guerra. Por exemplo, as suas duas cobertas eram corridas e o

---

<sup>545</sup> Entrada do rio Guadalquivir que passa por Sevilha onde partiam e chegavam as armadas das Índias Ocidentais e cujas restrições naturais impunham serias limitações às dimensões e ao calado dos navios que navegavam nessa carreira, como era o caso dos galeões reais.

<sup>546</sup> Os galeões reais eram os que, normalmente, transportavam importante parte das riquezas que eram enviadas desses territórios, como era o caso da prata e do ouro. Essa necessidade também impunha que os navios tivessem determinadas características, nomeadamente na distribuição do espaço interior.

cabrestante encontrava-se instalado no *alcazár*<sup>547</sup>, de modo a que as peças de artilharia pudessem jogar melhor.

**TABELA I**

ANO	TON.	QUILHA	COMP.	BOCA	PONTAL	Q/B	C/B	P/B	NAC.	Refs.
1580	500	27.6	37.6	13.3	3.3	2.08	2.8	0.25	P	LN
1583	569	21	32.2	9.2	6	3.5	2.3	0.65	E	SOTO
1589	500	24.6	34.8	11	3.8	2.3	3.2	0.35	P	P 264-19
1589	620	27.6	36.2	11.8	4	2.3	3.1	0.3	P	P 264-19
1589	500	24.6	34.8	11.3	3.9	2.2	3.1	0.3	P	LN-P
1607	669	23.9	38.9	9.5	5.1	2.5	4.1	0.5	E	Ordenanças
1613	632	26.7	34.3	10	5	2.7	3.4	0.5	E	Ordenanças
1615	561	25.6	32.7	9.7	4.7	2.6	3.4	0.5	E	GOODMAN
1616	500	24.6	35.9	11.2	3.7	2.2	3.2	0.3	P	MF
1617	638	25.6	32.9	10.6	5.2	2.4	3.1	0.5	E	GOODMAN
1618	548	24.5	32.6	10	5	2.4	3.3	0.5	E	GOODMAN
1623	500	27	33.6	10.6	5.3	2.5	3.2	0.5	P	Soc Geo, p.61
1628	596	25.6	33.3	10.1	4.8	2.4	3.2	0.5	E	GOODMAN
1629		32.2	43.8	14.2	4.9	2.3	3.1	0.3	P	Soc Geo, p.69
1638	662	28.2	34.5	10.1	4.8	2.8	3.5	0.5	E	GOODMAN
1640	500	27.6	35.7	9.2	4.6	2.8	3.9	0.5	P	Ad.Nav.

No entanto, não eram navios perfeitos, pois Álvaro de Bazán refere que os construídos em Portugal eram tão bons ou mesmo melhores que os de Castela<sup>548</sup> e um outro grande almirante de Castela, Juan Martínez de Recalde, considerava que os de Castela tinham pouca boca<sup>549</sup>, o que limitava bastante a manobra das peças de artilharia nas cobertas<sup>550</sup>. Também relativamente à artilharia, e para navios com uma tonelagem semelhante, os navios da Coroa de Portugal estavam armados com um maior número de bocas-de-fogo<sup>551</sup>.

<sup>547</sup> Castelo da popa de um navio à vela.

<sup>548</sup> AGS GA, Leg.146, fol.73.

<sup>549</sup> A boca destes navios era de 9,2 metros, enquanto os galeões portugueses de igual tonelagem tinham cerca de mais 2 metros. Ver Tabela I.

<sup>550</sup> José Luís Casado Soto, *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, San Martin, 1988, pp.52-56 e 62-63.

<sup>551</sup> Ver, por exemplo, AGS GA, Leg. 347, fol.207.

Embora estes novos navios não fossem ainda umas máquinas de guerra<sup>552</sup>, eram um passo muito importante nesse sentido, conforme ficou bem demonstrado no fracasso da Jornada de 1588, em que nenhum deles se perdeu<sup>553</sup>.

Neste primeiro momento, existia uma outra importante diferença entre os navios reais de ambas as coroas, pois em Portugal os galeões e as zavras grossas usualmente utilizados nas armadas reais eram propriedade da Coroa, o seu financiamento era também da sua responsabilidade e a construção era efectuada através de contratos. Este foi o caso dos galeões e zavras que participaram na campanha de 1588 contra Inglaterra e que, de acordo com a determinação de Filipe II de Espanha, formavam uma força independente no seio da Armada de Castela<sup>554</sup>.

Já em Castela, foi apenas durante o reinado de Filipe II de Espanha, I de Portugal, e após 1580, que os navios para as forças navais da monarquia passaram a ser construídos através de contratos celebrados com particulares ou por funcionários da coroa, e não directamente por esta. Se, inicialmente, ainda havia algum acompanhamento directo por parte da estrutura administrativa da coroa, Filipe III, logo em 1599, abandonou completamente esta política de seu pai, deixando a coroa de estar directamente ligada à construção dos navios<sup>555</sup>.

---

<sup>552</sup> Uma das características dos navios que apontam nesse sentido é o *pontal* (altura entre a quilha e a primeira coberta, onde a parte principal da carga era transportada), em que nestes navios era de 6 metros, enquanto nos galeões portugueses esse valor era na ordem dos 3 metros. Ver Tabela I.

<sup>553</sup> José Luis Casado Soto, *op. cit.*

<sup>554</sup> Augusto Salgado, *op. cit.*

<sup>555</sup> Carla Rahn Phillips, *Seis galeones para el rey de España*, Madrid, Alianza Editorial, 1991, p.54.

A adopção deste sistema deveu-se exclusivamente à crónica falta de recursos financeiros por parte da coroa, pois obrigava a que os contratadores avançassem inicialmente com as suas próprias verbas, o que dava azo ao início imediato da construção dos meios navais, ficando o monarca apenas de repor, posteriormente os valores entretanto avançados<sup>556</sup>.

Contudo, o intercâmbio de conhecimentos e experiências funcionava em ambas as direcções, sendo disso exemplo a alteração nos navios portugueses, ainda antes da Jornada de Inglaterra de 1588, do esporão dos galeões, de modo a ficar “à biscainha”<sup>557</sup>. Essa alteração implicou que os “*esporões*” fossem subidos cerca de 60 centímetros em praticamente todos os galeões, e alguns reduzidos em tamanho, de modo a evitar que o esporão entrasse na água, quando o mar estava pela proa, como aconteceu com o galeão *São Martinho* quando regressava do Norte de África com D. Sebastião embarcado<sup>558</sup>.

Inversamente, os construtores navais lusos enviam em 1589, a D. Juan de Cardona, através de Luís César — Provedor dos Armazéns e das Armadas da Coroa de Portugal —<sup>559</sup>, uma carta contendo as dimensões dos principais navios

---

<sup>556</sup> David Goodman, “Guerra naval y economia de guerra en la España de los Austrais”, in Antonio de Béthencourt Massineu, coord., *Canarias y el Atlántico. 1580-1648. Coloquio internacional*, Las Palmas, Ediciones del Cabildo de Gran Canaria, 2001, pp.62-63. No caso português, seria em contrapartida dos valores obtidos com a venda da pimenta.

<sup>557</sup> Augusto Salgado, *op. cit.*, p.55.

<sup>558</sup> *Id.*, *op. cit.*, p.14.

<sup>559</sup> Membro do Conselho de Guerra foi nomeado Superintendente Chefe do Arsenal de Guarnizo (Norte de Espanha) a partir de 1589, com a missão de reabilitar as forças navais de Castela. Cesáreo Fernandez Duro, *Disquisiciones Nauticas. A la mar de madera*, vol. V, Madrid, Ministério de Defesa, 1996, p.238 e David Goodman, *Spanish naval power, 1589-1665. Reconstruction and defeat*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997, p.7.



portugueses que participaram nessa campanha<sup>560</sup>. Esse documento, para além de alertar para a diferença dos valores das toneladas portuguesas e castelhanas, menciona que os navios que eram construídos na Biscaia ou na Andaluzia eram mal mastreados, o que os tornava pouco veleiros<sup>561</sup>.

Essa particularidade nos navios de Castela já é referida em 1584 por Juan Martinez de Recalde, almirante com grande experiência, quando os novos galeões de guerra de Castela chegam a Lisboa. A reformulação e substituição dos mastros nesses navios iniciais acabará por se realizar pouco tempo depois<sup>562</sup>.

Relativamente aos galeões de Castela que foram lançados à água após 1588, os conhecidos «*12 Apóstolos*», não sabemos se, pelo menos, a sugestão de utilização dos modelos lusitanos foi tida em consideração nestas novas construções, mas sabemos que os problemas com a mastreação se mantiveram, pois todos vieram a ter problemas nos mastros logo que largaram dos locais onde tinham sido construídos, o que obrigou também à sua substituição<sup>563</sup>.

Contudo, havia semelhanças pois, em 1593, dos galeões portugueses que tinham participado na armada de 1588, em particular do galeão *São Martinho*, foram reaproveitados diversos elementos do navio para apetrechar os navios de Castela, nomeadamente: as agulhas de navegar e ampulhetas, o fanal desse mencionado galeão, as carlingas para as bandeiras em madeira e os mastros desse

---

<sup>560</sup> Refere especificamente o galeão *São Martinho*, que foi como navio capitania, com o Duque de Medina e Sidónia embarcado. Augusto Salgado, *op. cit.*

<sup>561</sup> AGS GA, Leg. 264, fol.19, *apud*, Augusto Alves Salgado, *Seis galeões da Coroa de Portugal para Filipe II*, Lisboa, Academia de Marinha, 2001, pp.19-21.

<sup>562</sup> José Luís Casado Soto, "La invención del galeón oceánico de guerra español", in *Naves, puertos e itinerários marítimos en la Época Moderna*, Madrid, Editorial Actas, 2003, p.61.

<sup>563</sup> Peter Earle, *The last fight of the Revenge*, London, Collins & Brown, 1992.

galeão foram utilizados em diversos galeões espanhóis, assim como a própria cana do leme, com os respectivos “pinotes”, ou seja os encaixes<sup>564</sup>.

Estas reutilizações, em especial destas duas últimas peças, demonstram um certo grau de semelhança e de interoperatividade ou de, pelo menos, concepção dos navios relativamente aos maiores galeões da Coroa de Portugal<sup>565</sup>. No entanto, Alonso de Bazán refere ao monarca que os navios não eram tão maus como algumas pessoas queriam fazer crer, apenas teriam pouca manga e, subsequentemente, nem sempre era possível abrir as portinholas da coberta principal, inutilizando, deste modo, a artilharia principal dos galeões de Castela<sup>566</sup>.

Apesar dessas características comuns, os mestres de Castela consideravam que os galeões portugueses não eram bons para navegarem até às Caraíbas, por serem construídos com madeira de pinho, o que os tornava mais sujeitos aos efeitos destruidores do *teredo*<sup>567</sup>. No entanto, no galeão de Castela *San Pablo*, durante a reparação efectuada em Lisboa, entre Outubro de 1591 e Fevereiro de 1592, foi utilizada madeira de pinho para o mar, pinho manso e de carvalho<sup>568</sup>. Mas, também havia opiniões favoráveis, por parte dos homens do mar de Castela, que afirmavam que os navios da coroa de Portugal eram mais espaçosos que os seus<sup>569</sup>.

---

<sup>564</sup> AGS CMC2, Leg.1029 – *Livro dos abastecimentos a cargo de Martin de Arriaga, vedor dos abastecimentos e maiordomo da artilharia de SMde no Reino de Portugal* e AGS CMC2, Leg.484 de 22 de Abril de 1594.

<sup>565</sup> Augusto Salgado, *op. cit.*, p.19.

<sup>566</sup> AGS GA, Leg.290, fols.47 e 50.

<sup>567</sup> Fernando Serrano Mangas, *Función y evolución del galeón en la carrear de Índias*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992, p.21.

<sup>568</sup> AGS CMC2, Leg.42.

<sup>569</sup> AGS GA, Leg.178, fol.201.

Inversamente, também os mestres portugueses conheciam bem os navios de Castela pois, não só efectuavam grandes acções de manutenção e reparação nos navios castelhanos<sup>570</sup>, como foram várias as situações em, que mestres e calafates portugueses são enviados ao Norte da Península para aí colaborarem na preparação das armadas de Castela<sup>571</sup>. O facto de, por várias vezes, os navios de Castela também terem sido alvo de acções de manutenção, inclusivamente, de carenamento, terá aproximado ainda mais os mestres e o modo como cada “escola” de construção via os navios<sup>572</sup>.

A necessidade de tornar mais combatentes os galeões da Coroa de Castela, mantendo, no entanto, as suas duplas funções, foi mais premente a partir dos inícios do século XVII, quando se espalhou por todos oceanos o confronto aberto com a Inglaterra e a Holanda.

Esta globalização do conflito implicou um processo de alteração das características dos navios necessárias para fazer frente a esta nova ameaça, com a promulgação das primeiras ordenanças navais.

Em 1606<sup>573</sup> o monarca, sob proposta do seu Conselho de Guerra, redefine as suas necessidades em meios navais, em especial nas forças que efectuam a protecção das costas Ibéricas, assim como da rota entre os Açores e a península. Fruto dessa alteração são criadas três esquadras, cujas áreas de actuação se estendem desde o Canal da Mancha até ao estreito de Gibraltar, sendo os navios

---

<sup>570</sup> AGS GA, Leg.3146 de 2 de Novembro de 1614.

<sup>571</sup> AGS GA, Leg.253, fol.101.

<sup>572</sup> AGS GA, Leg.353, fol.24.

<sup>573</sup> Curiosamente, é também nesta altura, mais concretamente em 1605, que em Portugal também se inicia uma tentativa do Estado definir os navios que necessitava para a Carreira da Índia.

combatentes de 500 a 600 toneladas, e os navios de apoio de 200 a 300 toneladas<sup>574</sup>.

Como este novo sistema foi imposto por falta de vontade política, o aparelho estatal deixava de ter praticamente qualquer controlo sobre o produto final, ou seja, os navios. Por esta razão a estrutura administrativa do monarca tentou criar outros mecanismos que lhe permitiam minimizar essa situação, através da publicação de diversa regulamentação que permitia aumentar o controlo da coroa e adequar a construção, que se encontrava nas mãos dos privados, às necessidades da Coroa, tentando garantir a utilidade dos meios navais<sup>575</sup>.

O modo escolhido para incrementar o mencionado controlo passou pela publicação de instruções e regulamentação diversa, sob a designação de *Ordenanças*, em especial entre 1606 e 1618, com o objectivo de regulamentar os tamanhos dos navios, materiais, lugares de construção, emprego de mão-de-obra e outras questões relacionadas com os navios<sup>576</sup>.

Foi publicada legislação neste sentido em 1607, 1608, 1613, 1618 e 1633, na qual a Coroa de Castela tentou incentivar os construtores particulares com a concessão de empréstimos e outras vantagens na construção de navios pois havia sido já tinha constatado que a política de requisição de navios particulares não servia os seus interesses e necessidades. As sucessivas iniciativas, para além de irem efectuando pequenos acertos, também vão sendo cada vez mais

---

<sup>574</sup> AGS GyM, leg.653, fol.95.

<sup>575</sup> Carla Rahn Phillips, *op. cit.*, p.54.

<sup>576</sup> Magdalena de Pazzis Pi Corrales, "Despues de Kinsale: La monarquía y el futuro de la Armada Española", in Enrique Garcia Hernán, *et al.*, *Irlanda y la monarquía Hispânica: Kinsale 1601-2001. Guerra, política, exílio y religión*, Madrid, Universidad de Alcalá, 2002, pp.217-218.

pormenorizadas, ao ponto de definir as funções dos diversos elementos das guarnições dos navios<sup>577</sup>.

As primeiras, as *Ordenanzas para las armadas del Mar Oceano y flotas de Índias*, conforme já foi mencionado, foram publicadas em Novembro de 1606, e ampliadas por Real Cédula de 22 de Janeiro do ano seguinte. Estas ordenanças, baseadas nas propostas do então almirante Diego de Brochero, Almirante da Armada del Mar Oceano, abordam principalmente importantes questões relacionadas com a *gente de mar*, desde o almirante ao grumete. Mais importante do que isso, vêm trazer profundas alterações na mentalidade naval da Coroa Hispânica e incluem, pela primeira vez, a equiparação entre a *gente de mar* e a *gente de guerra*<sup>578</sup>.

Nestas ordenanças de 1607 são também estabelecidas as primeiras proporções para a construção de naus e galeões e surge, claramente, uma distinção entre os navios mercantes e de guerra. Estes últimos foram mais uma vez limitados em tamanho, devido às características da barra de Sanlucar<sup>579</sup> verificando-se, por outro lado, também algum prejuízo para a vertente comercial, pois o *portal* dos navios mercantes foi ligeiramente reduzido<sup>580</sup>.

É interessante destacar que nos navios de guerra resultantes dessas ordenanças, havia influências das escolas de construção naval de Ragusa<sup>581</sup>, Inglaterra e também da portuguesa. Esta última é referente ao desenho estrutural

---

<sup>577</sup> *Id., op. cit.*, pp.219-220.

<sup>578</sup> *Id., op. cit.*, p.219.

<sup>579</sup> Cruz Apestegui, "La construcción naval y la navegación", *Navegantes y Náufragos. Galeones en la ruta del mercúrio*, [s.l.], Fundación La Caixa, 1996, p.42.

<sup>580</sup> O valor terá diminuído cerca de 1 metro. Ver Tabela I.

<sup>581</sup> Reino com grandes tradições navais, localizado na zona dos Balcãs.

do navio<sup>582</sup> e ao esporão, que agora seria “à portuguesa”<sup>583</sup>, assim como as duplas cintas<sup>584</sup>.

Contudo, e sendo a busca para um navio sempre melhor, um percurso sem fim, logo após a sua publicação, estas ordenanças foram alvo de forte contestação<sup>585</sup> o que levou, durante os primeiros períodos de paz com a Inglaterra e a Holanda, em 1609 e em 1612, respectivamente, a que fossem promulgadas duas novas Ordenanças, em 1613 e 1618.

As Ordenanças de 1613, pelo menos aparentemente, aproximam os galeões de Castela aos portugueses, excepto em termos de *pontal*, que se mantém inferior nos navios lusos, embora já seja possível separar e regulamentar de modo diferente e do ponto de vista conceptual, os navios de guerra dos de comércio de Castela. Estas ordenanças apresentam algumas alterações radicais, em relação ao que até então era prática, e apresentam semelhanças com o *Livro primeiro de Architectura Naval*, de João Baptista Lavanha<sup>586</sup>.

No entanto, estas também foram alvo de grandes críticas, pois surgem num momento em que ocorre uma ruptura dos sistemas de traçados utilizados na arquitectura naval. Se o conhecido das *Livro das Traças*, de 1616, estava

---

<sup>582</sup> Cruz Apestegui, “Arquitectura y construcción navales en la España atlántica, el siglo XVII y primera mitad del XVIII. Una nueva sistematización”, in *International Symposium on Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic tradition. Proceedings*, Lisboa, Instituto Nacional de Arqueologia, 2001, p.165.

<sup>583</sup> Importa relembrar que em 1586, foram os esporões dos galeões portugueses que foram alterados para ficar à “biscaíinha”. Augusto Salgado, *Os navios de Portugal na Grande Armada*, Prefácio, 2004, p.55.

<sup>584</sup> *Ordenanças* de 1607 (MNM, Colección Navarrete, d. 47, pp.288-297).

<sup>585</sup> Talvez a expressão mais visível desse descontentamento, terá sido a publicação, em 1611, da conhecida *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos*, de Tomé Cano.

<sup>586</sup> Cruz Apestegui, *op. cit.*, pp.165-166.

intimamente ligado ao que se passava em Castela, como afirma Carla Rahn Phillips<sup>587</sup>, será que este livro era uma expressão crítica dos construtores lusos à avaliação das Ordenanças de 1613, e não uma adaptação dessas Ordenanças à construção da Ribeira das Naus?

Um livro tão profundamente ilustrado e, por vezes, tão pouco técnico, será que era para oferecer ao monarca, transmitindo deste modo essa crítica? Será que o facto do livro já se encontrar ultrapassado pelas Ordenanças de 1618, quando o rei visitou Lisboa em 1619, poderá justificar o facto de este não ter sido apresentado ao monarca, razão pela qual caiu no esquecimento?

Na verdade, o que podemos observar como diferença mais significativa entre os navios do *Livro das Traças* e um galeão de Castela construído em 1617 é, exactamente, o *pontal* dos navios, que é superior neste último. Essa diferença facilmente se justifica pela necessidade que os galeões de Castela ainda mantinham em transportar carga quando eram utilizados na *Carreira das Índias*.

Cinco anos depois são publicadas as Ordenanças seguintes, que eliminavam essa necessidade de transporte, adoptando novos navios com uma quilha maior e um pontal menor, limitando deste modo a capacidade de carga dos galeões. Segundo alguns estudiosos, são estas Ordenanças que terão levado à verdadeira bifurcação das tipologias do galeão de Castela, passando a haver uma clara distinção entre os galeões para as Índias e os de guerra que operavam no Atlântico<sup>588</sup>.

---

<sup>587</sup> Carla Rahn Phillips, "Manuel Fernandes and his 1616 «Livro das Traças de Carpintaria»", *The American Neptune: Maritime History & Arts*, vol.60, nº1, 2000, pp.7-29.

<sup>588</sup> Cruz Apestegui, *op. cit.*, pp.165-166.

No entanto, em termos de características de construção e estruturais, os dois tipos aproximaram-se ao ponto de necessitarem apenas de pequenos fabricos para serem transformados. Sabemos, também, que as dimensões dos novos galeões lusos tinham sido definidas nas “*ordenanças que se acordaram na junta das fabricas*”<sup>589</sup>, e que a alteração mais visível tinha sido o aumento da sua capacidade de carga, i.e. o *pontal*. Embora os documentos não o mencionem, julgo que se referiam às já aludidas Ordenanças de 1618 pois, a partir dessa data, as características dos galeões de ambas as Coroas passam a ser muito semelhantes, como semelhantes também eram as suas respectivas missões (ver Tabela I).

Esta aproximação é perfeitamente natural, atendendo até ao elevado número de galeões de Castela que são cedidos a título de empréstimo à Coroa lusitana, não sendo portanto de estranhar que surgissem com frequência referências à utilização de navios construídos por mestres construtores navais da Coroa vizinha a operar nas Armadas de Portugal, como ocorreu entre 1614 e 1621, em que António de Lajauist construiu diversos galeões para as armadas lusas<sup>590</sup>.

Uma das principais diferenças, entre os galeões de ambas as Coroas, que persistia era o facto de os galeões que seguiam na Carreira das Índias não transportarem armamento na primeira coberta, podendo deste modo carregar mais carga<sup>591</sup>.

---

<sup>589</sup> Cristiano Barcelos, “Construções de naus em Lisboa e Goa para a Carreira da Índia no começo do século XVII”, *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 17ª série, nº 1, Lisboa, 1898-1899, p.51.

<sup>590</sup> Fernando Serrano Mangas, *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*, [s.l.], Banco de España, 1989, p.53.

<sup>591</sup> Cruz Apestegui, “La construcción naval y la navegación”, *Navegantes y Náufragos. Galeones en la ruta del mercúrio*, [s.l.], Fundación La Caixa, 1996, pp.39-40 e 42-44.



E, curiosamente, é logo no ano seguinte à publicação das últimas Ordenanças, em 1619 que, em Portugal, é dado maior ênfase à controvérsia da utilização na Carreira da Índia das naus de quatro cobertas ou dos galeões de três. Será que a visita do então monarca, Filipe III, ao reino de Portugal nesse mesmo ano, também está relacionada com esta questão? No fundo, trata-se de uma tentativa de uniformização que tem a oposição não só dos comerciantes, mas também de alguma da gente de mar, em que são colocadas frente a frente as questões técnicas e militares e as comerciais<sup>592</sup>.

Segundo Boxer, terá sido a facção que defendia a utilização de navios de três cobertas<sup>593</sup>, mas apenas com uma quilha máxima de 18 *rumos*<sup>594</sup>, que ganhou a disputa<sup>595</sup>. Contudo, a perdedora conseguiu incrementar a capacidade de carga desses meios navais, aumentando o *pontal* que passou dos 3 a 4 metros, para entre 5 e 6 metros<sup>596</sup>. Esta alteração, que em nada contribui para melhorar as

---

<sup>592</sup> Para mais pormenores sobre esta questão ver Cristiano Barcelos, *op. cit.*, pp.7-72.

<sup>593</sup> À semelhança com outras questões e, apesar de ter sido esta linha de pensamento a vencedora, se assim podemos definir, a verdade é que continuam a surgir na documentação posterior referências a esta questão e, curiosamente, dizendo que os galeões de três cobertas eram mais vantajosos, que as grandes naus. É o que ocorre após o cerco de Goa em 1638. AGS SP, Leg.1471, fol.543.

<sup>594</sup> Segundo um documento da época, caso tivessem quilhas mais compridas, deixavam de ter as vantagens relativamente às naus de quatro cobertas. Frazão de Vasconcelos, *A Fábrica das Naus da carreira da Índia no século XVII*, Lisboa, Imprensa da Armada, 1928, pp.8 e 9.

<sup>595</sup> C. R. Boxer, "Admiral João Pereira Corte-Real and the construction of Portuguese East-Indiamen in the early seventeenth century", *Mariner's Mirror*, vol. XXVI, nº 4, London, October 1940, pp.397-398. No entanto, em 1630, ou ainda estavam ou tinham voltado a ser construídas naus de quatro cobertas, pois o monarca vê-se obrigado a voltar a proibir a construção de naus com esse número de cobertas. *Livro das Monções N.º 13-B*, carta n.º 59, fl.326, 18 de Fevereiro de 1630.

<sup>596</sup> Cristiano Barcelos, *op. cit.*, pp.48-51. Ver Tabela I.

capacidades combatentes dos navios, serviu, contudo, para aumentar a capacidade de carga dos navios, já que era aí que os navios transportavam as especiarias<sup>597</sup>.

No que se refere às dimensões dos castelos da proa e da popa, não sabemos se foram alteradas, mas é certo que os castelos de um galeão de três cobertas eram menos elevados, em especial o da proa, que tinha menos 9 palmos<sup>598</sup> que os da nau. Assim, o castelo da proa 7 palmos de vão (sobre a convés) e 1 de grossura de lata<sup>599</sup>, o que dava 8, e de mareagem<sup>600</sup> 5 palmos, e que não possuíam sobre-guarita<sup>601</sup>. O castelo de popa tinha 7 palmos de vão e 1 de grossura de madeira, o que também dava 8, e o chapitéu em altura tinha 6 palmos e 4 ½ de mareagem, num total de 18 ½<sup>602</sup>.

É nesta altura que os galeões da Coroa de Portugal passam a ter proporções muito semelhantes aos navios da Coroa de Castela e vão manter estas características até perto de 1640, quando surge, pela primeira vez, a «*nau de guerra*»<sup>603</sup>. Este novo tipo de nau possuía melhores características náuticas (uma razão de quase 4:1 no comprimento e boca, comparativamente ao habitual 3:1, o

---

<sup>597</sup> Este aumento do *portal* faz com que o calado dos galeões fique igual à das naus de 4 cobertas, o que lhes volta a trazer a desvantagem dos navios terem de carregar fora da protecção das peças das fortalezas. *Id., op. cit.*, pp.62-68.

<sup>598</sup> Cada palmo teria cerca de 22 cm. João Baptista Lavanha, *Livro primeiro da Architectura Naval*, Lisboa, Academia de Marinha, 1996, pp.229-230.

<sup>599</sup> Actualmente designadas por vaus, e que atravessavam o navio de um barco para outro e sobre os quais eram lançadas as cobertas. Humberto Leitão e José Vicente Lopes, *Dicionário da Linguagem de Marinha antiga e actual*, 3ª ed., Lisboa, edições Culturais da Marinha, 1990, p.320.

<sup>600</sup> Borda falsa de um navio. *Id., op. cit.*, pp.345-346.

<sup>601</sup> Espaço por cima da guarita. *Id., op. cit.*, p.298.

<sup>602</sup> Cristiano Barcelos, *op. cit.*, pp.45-46.

<sup>603</sup> Marcos Cerveira de Aguiar, *Advertências de nauegantes*, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses (Lisboa).

que lhe dava maior velocidade) que os galeões anteriores mas, provavelmente, com uma construção mais simples e, conseqüentemente, menos dispendiosa.

Esta nova designação poderá estar ligada às novas características dos navios de guerra, que passaram a ter capacidades de carga e umas obras mortas em tudo semelhantes às das naus tradicionais, como aconteceu com os dois tipos de galeões da Coroa de Castela, que surgiram com as Ordenanças de 1618.

Possivelmente, as diferenças entre os dois tipos de naus, as de guerra e as de comércio, encontravam-se no armamento que normalmente transportavam e na decoração exterior, em especial a do painel de popa, que seria mais rica nos navios de guerra, conforme é possível observar-se na vista de Lisboa existente no Museu Nacional de Arte Antiga, provavelmente de finais do século XVII.

Resumidamente, podemos afirmar que o galeão da Coroa de Portugal evoluiu de um navio exclusivamente combatente<sup>604</sup> que necessitava de algumas modificações para se transformar ou adaptar, nomeadamente perdendo alguma da sua capacidade combatente<sup>605</sup>, de modo a poder transportar carga<sup>606</sup>, para um navio “misto” (navio combatente com razoáveis capacidades de carga), à semelhança do que acontecia com os galeões da Coroa de Castela.

---

<sup>604</sup> João da Gama Pimentel Barata, “O galeão português (1519-1625)”, *Estudos de Arqueologia Naval*, vol. I, Lisboa, INCM, imp. 1989, p.308.

<sup>605</sup> Uma das modificações, era por exemplo, cerrarem algumas das portinholas dos galeões, permitindo, deste modo, que aí fosse colocada carga. Foi o que sucedeu ao galeão *Santiago menor* aquando da sua preparação para participar na Jornada de 1588, após o seu regresso de Malaca. Augusto Salgado, *op. cit.*, p.58.

<sup>606</sup> Esse tipo de transformações eram simples de efectuar, embora implicassem alguns custos de execução. Estes custos ligeiros e a facilidade de conversão, são expressamente mencionados no caso do galeão *São Sebastião*, que em 1581, tinha sido preparado para ir à Índia como nau, mas que podia voltar a ser “transformado” de novo num galeão. AGS GA, Leg. 111, fol.180.

Efectivamente, essas adaptações não eram de modo a alterar algumas das características estruturais dos galeões, pois em 1604, e a título de exemplo, surgem queixas sobre as zonas para abrigo da tripulação e passageiros no castelo da popa (nas viagens para o Oriente seguiam aí passageiros, nomeadamente os membros do clero) dos galeões por serem tão baixas e estreitas, que apenas podiam entrar no espaço de gatas e não conseguiam lá colocar nenhum dos seus pertences<sup>607</sup>.

Igualmente, a preparação dos navios para seguirem nas viagens para o Oriente, já obrigava, conforme mencionam os tratadistas, à prática de forrar os navios com chumbo. Aparentemente só era aplicado nos navios que seguiam para o Oriente e não naqueles que navegavam no Atlântico<sup>608</sup>.

Assim, é perfeitamente licito afirmar, e conforme defende Francisco Contente Domingues, que o galeão português era um navio bifuncional<sup>609</sup> mas, na minha opinião, começou por ser um navio de guerra especializado. Inicialmente e até os anos 20 do século XVII, necessitava de alguma adaptação para aumentar a sua capacidade de transportar carga, embora sempre em menores quantidades que uma nau. Posteriormente, foi modificado internamente<sup>610</sup> de modo a que pudesse cumprir ambas as tarefas, sem diminuir significativamente as suas capacidades combatentes e sem necessitar de sofrer alterações.

---

<sup>607</sup> Alberto Iria, *Da navegação portuguesa no Índico no século XVII*, 2ª ed., Lisboa, Centro de Estudos Ultramarinos, 1973, p.17.

<sup>608</sup> Goa, 10 de Fevereiro de 1625, *Livro das Monções*, nº21, fls.53v-54, e Lisboa, 22 de Março de 1626, *Livro das Monções*, nº21, fl.127, nº84, in *Documentos remetidos da Índia - Livro das Monções (1625-1627)*, vol. I, Universidade Nova de Lisboa, [Lisboa], 2000, pp.117, 227-228.

<sup>609</sup> Francisco Contente Domingues, *Os navios do mar Oceano. Teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, 2004, p.258.

<sup>610</sup> Aumento do *pontal*, onde os navios transportavam a carga maior.

Na verdade, a partir dos inícios do século XVII a semelhança entre os navios de ambas as coroas já tinha alcançado um nível tão elevado que, em 1633, o Conselho de Portugal opõe-se frontalmente que sejam retirados quatro galeões<sup>611</sup>, em aprontamento em Lisboa e em Cádiz, para participarem na Carreira das Índias, em vez de seguirem para as operações em Pernambuco<sup>612</sup>.

Dois anos mais tarde, quando a Junta da Guerra das Índias e das Armadas é questionada sobre a utilização do navio chefe da esquadra de Portugal da força que foi ao Brasil em 1635, para ser integrado como galeão da prata, alguns membros dessa Junta, incluindo o almirante D. António de Oquendo, referem que a construção era “muito” diferente mas, curiosamente, apenas mencionam diferenças nos seguintes pontos: as latas<sup>613</sup> eram de pinho e de duas peças<sup>614</sup> e os tabuados também eram construídos com a mesma madeira, o que, como o navio já se encontrava no porto de Lisboa há algum tempo, faria com que o teredo já devesse ter atacado as obras vivas<sup>615</sup>.

Embora menores, essas diferenças podiam ser importantes, porque os galeões da prata carregavam uma carga com menor volume mas mais pesada e, por isso, era necessário que a estrutura que suportava os pavimentos tivesse uma maior resistência estrutural. Relativamente ao teredo, era um mal que afligia e

---

<sup>611</sup> Não sabemos de que Coroa.

<sup>612</sup> Fernando Serrano Mangas, *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*, [s.l.], Banco de España, 1989, p.43.

<sup>613</sup> As traves transversais do navio, que ligam estruturalmente os braços opostos de cada caverna e das aposturas e servem de suporte às cobertas e ao convés.

<sup>614</sup> Possivelmente, as espanholas eram feitas de uma peça única.

<sup>615</sup> Fernando Serrano Mangas, *op. cit.*, p.24.

continua a afligir os navios de madeira, em particular em águas quentes, como era o caso das Caraíbas.

Mas, se num conjunto tão complexo de factores os especialistas apenas referiram estes, isso dá a entender que já havia efectivamente uma grande semelhança entre os navios das duas Coroas.

### 3. LISBOA E A RIBEIRA DAS NAUS

Lisboa, desde logo após 1580, serviu como uma das bases das forças navais de Castela e de Portugal, pois tinha a capacidade, só por si, para abastecer uma força naval que podia chegar a contar com 30.000 homens<sup>616</sup>.

A entrada do porto fazia-se então, à semelhança com o que ainda acontece actualmente<sup>617</sup>, através da *Carreira da Alcáçova* e da *Carreira de São Gião* [São Julião] ou *Barra Pequena*. Por norma, e relacionado com a orientação dos ventos predominantes, quadrantes norte, a saída de Lisboa fazia-se pela primeira, que corria entre a “cabeça seca” e a Torre de São Gião, e a entrada era efectuada pela segunda, que aproveitava o canal profundo entre os Cachopos e a mencionada torre<sup>618</sup>. Como os navios que entravam vinham mais carregados, não é de estranhar que um grande número de naufrágios tenha ocorrido entre a então torre de São Gião e os Cachopos, existentes a sul e, cujas dimensões variaram ao longo dos anos<sup>619</sup>.

---

<sup>616</sup> Frazão de Vasconcelos, *Subsídios para a história da Carreira da Índia no tempo dos Filipes*, Separata do Boletim Geral do Ultramar, Lisboa, 1960, pp.144-145.

<sup>617</sup> Inicialmente existia mais uma carreira, a denominada “carreira de Alcácer”, ou “do Torrão”, junto à Costa da Caparica mas, pelo menos desde 1589, que apenas era utilizada por embarcações pequenas. Simonetta Luz Afonso e outros, *Nossa Senhora dos Mártires. A última viagem*, Lisboa, Pavilhão de Portugal 1998 e Verbo, 1998, p.55 e AGS GA, Leg.253, fol.139.

<sup>618</sup> Simonetta Luz Afonso e outros, *op. cit.*, p.55.

<sup>619</sup> Sobre os naufrágios aí ocorridos, em especial os trabalhos de estudo sobre os possíveis restos da nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. dos Mártires*, aí perdida em 1605, ver: Filipe Vieira de Castro, *The pepper wreck*, College Station, Texas A&M University Press, 2005 e Simonetta Luz Afonso e outros, *op. cit.*. Para se ter uma ideia em como variava esta zona da barra, neste período, ver L.C.G., “Aspectos do reino de Portugal nos séculos XVI e XVII. «Descrição» de Alexandre Massaii (1621)”, *Boletim do Arquivo Histórico Militar*, vol.58, Lisboa, 1989, pp.141-192.

A importância das alterações do assoreamento da entrada da barra, aumentou durante o século XVI, principalmente com o incremento das dimensões e deslocamento dos navios da Carreira da Índia, cujo calado, naturalmente, também aumentou.

Nos anos noventa do século XVI, começa a ser efectuado um seguimento mais ou menos constante dessas variações, que permitem constatar o grande dinamismo da zona que, logo em 1594, a tornou perigosa para os navios grossos<sup>620</sup>, embora no ano seguinte a situação já tivesse melhorado<sup>621</sup>. Em 1597 os movimentos das areias tinham voltado a assorear a zona, ao ponto de um piloto da barra de Lisboa, Gaspar Martinz, afirmar que “...se não atrevia a meter Nao da Índia por esta carreira, por ser baixa, e não ter fundo bastante, e por ser estreita, e não poder ancorar nella e assi mais ser torta, e não poderem rebocar as Gales as Naos...”<sup>622</sup>.

As alterações dos fundos, em especial o assoreamento de algumas partes da barra de Lisboa manteve-se durante os primeiros anos do século XVII, obrigando a que fosse efectuado um acompanhamento dessas alterações. Contudo, não havia concordância sobre as implicações dessa dinâmica estuarina, e surgem algumas divergências sobre que alterações estavam efectivamente a acontecer<sup>623</sup>.

No entanto, alguns anos mais tarde esta questão já não se devia fazer sentir com a mesma gravidade, pois nunca é mencionada nas comparações entre os

---

<sup>620</sup> BNL, FG, cod.8750, pp.75v-76v.

<sup>621</sup> IAN/TT, cod. da Casa de Cadaval, M-VII-25, fol.90 *apud* Simonetta Luz Afonso, outros, *op. cit.*, p.29 e Frazão de Vasconcelos, *Subsídios para a história da Carreira da Índia no tempo dos Filipes*, Separata do Boletim Geral do Ultramar, Lisboa, 1960, pp.82-84.

<sup>622</sup> Frazão de Vasconcelos, *op. cit.*, p.89.

<sup>623</sup> L.C.G., *op.cit.*



portos ibéricos. Contudo, manteve-se a necessidade de vigiar a evolução da barra, pois em 1616, diversos oficiais, incluindo os pilotos e outras pessoas práticas, efectuaram uma nova sondagem da barra de Lisboa, sobre a qual foram efectuadas plantas<sup>624</sup>.

Para além desses obstáculos naturais à entrada e saída de navios, a entrada da barra encontrava-se protegida por diversas fortificações que tinham sido construídas ao longo dos anos pelos monarcas lusos, e que se espalhavam por ambas as margens do Tejo, incluindo a célebre Torre de Belém<sup>625</sup>, a partir da qual era efectuado um controlo dos navios que entravam e largavam de Lisboa<sup>626</sup>.

A aparente facilidade com que as tropas castelhanas e os navios sob o comando do marquês de Santa Cruz as flanquearam não pode ser vista como um sinal de fraqueza, pois as várias tentativas similares ocorridas posteriormente, nomeadamente em 1589, nunca foram bem medidas. No entanto, por diversas vezes o facto das defesas de Lisboa se encontrarem em tão mau estado e defendidas por um número tão reduzido de soldados, facilmente tornavam possível que uma força inimiga, com vento favorável, entrasse a barra<sup>627</sup>.

---

<sup>624</sup> AGS E, Leg.437, fol.220.

<sup>625</sup> Sobre as fortificações da barra de Lisboa, ver: Pedro de Alboim Inglês Cid, "As arquitecturas da barra do Tejo: as fortificações", in Simonetta Luz Afonso, outros, *op. cit.*, pp.33-49, Joaquim Manuel Ferreira Boiça e Maria de Fátima Rombouts de Barros, *O forte e farol do Bugio. São Lourenço da Cabeça Seca*, Fundação Marquês de Pombal, imp. Coimbra, 2004 e Joaquim Manuel Ferreira Boiça e outros, *As fortificações marítimas da costa de Cascais*, Quetzal Editores, Lisboa, 2001 e Rui Carita, *O escudo do reino. A fortaleza de São Julião da Barra*, Lisboa, Ministério da Defesa, 2007.

<sup>626</sup> AGS GA, Leg.281, fol.175.

<sup>627</sup> AGS GA, Leg.3145 de 19 de Abril de 1603. Para as denominadas campanhas da conquista de Portugal, ver João Pedro Vaz, *Campanhas do Prior do Crato. 1580-1589*, Lisboa, Tribuna da História, 2005.

A pior situação que podia ocorrer em Lisboa era devida às condições de mar adversas provocadas durante os temporais dos quadrantes Sul; os navios tinham grandes dificuldades em praticar a barra<sup>628</sup> pelo que, para as entradas e saídas, pelo menos das armadas reais e da Carreira da Índia, eram utilizados os pilotos da barra de Cascais ou de Lisboa, que auxiliavam as manobras embarcados nos navios ou a partir de pequenas embarcações, designadas por “barcos de Alfama”<sup>629</sup>. Estes não eram mais do que caravelas, mais concretamente as denominadas “caravelas de Alfama” que, para além de levarem os pilotos até aos navios, também auxiliavam as manobras de entrada da barra quando os navios se encontravam mais afastados, sendo as galés utilizadas quando os navios se encontravam mais próximo. As galés serviam ainda para recolher navios redondos, inclusivamente desde Setúbal<sup>630</sup> ou desde o cabo da Roca<sup>631</sup>.

Após a tomada de Lisboa em 1580, e tal como situações, ficaram estacionadas em Lisboa algumas galés que, para além de participarem na defesa da cidade<sup>632</sup> em situações de falta de vento, também serviam para rebocar, na recolha e na largada, os navios de maior porte, em particular as naus da Índia.

No século XVII, e apesar de não terem sido eficazes na defesa de Cádiz, em 1607, as funções de reboque que desempenhavam em Lisboa eram muito importantes, levando mesmo a que o Conselho de Portugal solicite a vinda de

---

<sup>628</sup> MNM Ms 392, nº1241, fol.1.

<sup>629</sup> MNM Ms 391, nº1198, fol.343, AGS GA, Leg.514, fol.92 e Leg.3152 de 15 de Dezembro de 1628.

<sup>630</sup> “Lembrança do que se passou com a armada que partiu do porto de Ferrol com destino às Ilhas dos Açores”, A.D.B., Colecção Cronológica, nº2147, pasta 67, *in* Francisco Ribeiro da Silva, coord., *op. cit.*, pp.312-313.

<sup>631</sup> AGS GA, Leg.288, fol.141.

<sup>632</sup> AGS E, Leg.434, fol.38.

algumas para Lisboa<sup>633</sup>. Idealmente, seriam necessárias oito galés, mas seis seria o número mínimo<sup>634</sup>.

Caso não fossem utilizadas nessas missões na barra de Lisboa, podiam ser utilizadas para patrulhar a costa entre Sagres e Portimão, para limpar a costa de corsários<sup>635</sup>. Aparentemente, este pedido terá sido satisfeito pois, em 1620, dos cerca de 400.000 ducados que foram canalizados para as galés em geral, 64.000 foram para as quatro galés que na altura se encontravam posicionadas em Lisboa<sup>636</sup>.

A barra de Lisboa, incluindo as fortalezas e navios que a defendiam, para além dos pilotos, era a porta de entrada do mais importante porto da Coroa de Portugal, que também era a capital de um vasto império marítimo, e na qual se encontrava implantada uma das maiores estruturas logísticas da época, de apoio às actividades de construção e reparação naval: a *Ribeira das Naus*.

Contudo, na ampla bacia do Tejo, a actividade naval não se encontrava limitada apenas a Lisboa, pois existiam outros locais que também eram amplamente utilizados na construção, reparação e para carenar os navios. Era o caso da ribeira de Sacavém (Rio Trancão), que possuía características próprias especialmente adaptadas a carenar navios<sup>637</sup>, assim como o rio de Coima (ou Seixal)<sup>638</sup> ou ainda o rio de Amora<sup>639</sup>.

---

<sup>633</sup> MNM, Ms390, fol.377 e AGS SP, Leg.1465, fols.287-288v.

<sup>634</sup> BNM, Mss. E54, fol.227, Novembro de 1593, *apud* Marqueses de Pidal y de Milaflores Y D. Miguel Salvá, *CODOIN*, tomo XLIII, Madrid, Imprenta de la Viuda de Calero, 1863, p.506.

<sup>635</sup> AGS E, Leg.436, fol.159.

<sup>636</sup> David Goodman, *op. cit.*, p.57.

<sup>637</sup> AGS GA, Leg.253, fol.146.

<sup>638</sup> AGS SP, Leg.1472, fol.257.

Por vezes, esses locais serviam apenas para os navios serem “guardados” para posteriores utilizações, sendo aplicada uma espécie de “betume” nas obras vivas dos navios de modo a protegê-los do teredo<sup>640</sup>.

Na Ribeira das Naus, tal como nos restantes estaleiros navais da época, existiam diversas estruturas para apoiar as actividades de construção e reparação naval. Entre essas estruturas havia armazéns existentes no próprio estaleiro ou nas proximidades, que serviam para guardar todo o tipo de material utilizado para esses fins. Para além dessas estruturas estáticas, havia também diversas “máquinas” ou aparelhos, alguns muito semelhantes aos actuais guindastes, como eram as *cábreas*, e que eram habitualmente utilizados na movimentação de peças mais pesadas, colocação da mastreação e movimentação de peças de artilharia e até de barcas.

Segundo parece, os contratos de construção de navios por particulares incluíam a utilização de todas estas estruturas e equipamentos existentes na Ribeira pelo contratante, cabendo a este o fornecimento de todo o material utilizado<sup>641</sup>.

Para o carenamento dos navios, em Portugal, utilizava-se, pelo menos até meados do século XVII, e conforme se pode observar na célebre vista de Lisboa da partida de Francisco de Xavier para a Índia, em exposição no Museu de Arte Antiga, o designado «método italiano», que já em 1593 era considerado antigo e

---

<sup>639</sup> Augusto Salgado, *Seis galeões da Coroa de Portugal para Filipe II*, Lisboa, 2001, pp.4 e 6, AGS E, Leg.431, fol.12, AGS E, Leg.429, f.39 in *BIHIT*, nº3, 1945, p.154, AGS GA, Leg.281, fol.132, AGS GA, Leg.327, fol.13, AGS GA, Leg.111, fol.113 e A.G., “Subsídios para o estudo da Carreira da Índia”, *ACMN*, vol. CXXV, Lisboa, Jul-Set 1995, p.144.

<sup>640</sup> AGS GA, Leg.3148, de 14 de Abril de 1623.

<sup>641</sup> João Pedro Vaz, *Pesca de naufrágios. As recuperações marítimas e subaquáticas na época da Expansão*, Lisboa, Tribuna da História, 2005, p.105.

ultrapassado sendo, segundo os especialistas, a principal razão para a ocorrência de muitos naufrágios.

Aparentemente e, segundo os oficiais castelhanos da Galiza, o método correcto para esta operação era o utilizado no rio Tamisa, em que os navios entravam num dique durante as águas vivas, permitindo, deste modo, reparar os navios sem “violência”. Como as amplitudes das marés são muito inferiores em Portugal em comparação com Inglaterra, a dificuldade era em encontrar locais onde a variação da altura das marés fosse de 20 a 30 palmos, embora o conde de Portalegre estivesse convencido que numa das margens do Tejo haveria lugares com essas características. No entanto, para fabricar essas infra-estruturas, iria ser necessário trazer pessoas de Inglaterra, o que nunca terá acontecido, pois a Ribeira das Naus só teve o seu dique no século XVIII<sup>642</sup>.

Quanto aos locais onde se encontravam os navios em construção, simplesmente aí guardados ou em reparação, estes eram por vezes vigiados por soldados, para evitar possíveis sabotagens, principalmente fogo posto, por parte dos muitos estrangeiros que viviam em Lisboa<sup>643</sup>. Também se colocavam guardas nos navios e há existência de rondas permanentes, em especial, à volta dos navios da Coroa de Portugal, mesmo fundeados, o que era fundamental de modo a evitar

---

<sup>642</sup> A construção do dique da Ribeira das Naus, em pedra, só teve início em 1759. A. Cruz Júnior, *O mundo marítimo português da segunda metade do século XVIII*, Lisboa, Edições Culturais de Marinha, 2002, p.79.

<sup>643</sup> AGS GA, Leg.327, fol.13.

que os oficiais dos navios vendessem diversos apetrechos de bordo, nomeadamente enxárcia, abastecimentos e mesmo munições<sup>644</sup>.

Controlo semelhante ocorria para o pessoal dos estaleiros que trabalham nos navios: em Ferrol apenas era necessário um elemento, enquanto em Lisboa, segundo uma fonte e num valor que me parece bastante exagerado, chegavam a ser necessários 1.000<sup>645</sup>.

No entanto, as excelentes características naturais do estuário do Tejo permitiam dar abrigo, com alguma segurança, a um elevado número de navios<sup>646</sup>, mesmo nos meses de Inverno embora, conforme já foi mencionado, os ventos dos quadrantes SSW e SW normalmente provocassem inúmeros estragos e até perda de navios<sup>647</sup>.

Foi o que ocorreu, por exemplo no Inverno de 1635 para 1636, em que numa noite o galeão capitania foi embater num outro galeão, quebrando o beque, gurupés e serviolas e, na noite seguinte, por as amarras não se terem mantido fixas, um outro galeão danificou os corredores ao galeão capitania<sup>648</sup>.

Para evitar estas situações, quando os navios se encontravam no porto amarravam a sistemas de amarração semi-fixos, utilizando, cada um, pelo menos entre três e seis amarras, algumas das quais com mais do que uma âncora. A falta

---

<sup>644</sup> Apesar dessas precauções, já tinha sido detectada uma barca encostada a um galeão da Coroa de Portugal, para onde estava a ser transbordado diverso material furtado. AGS GA, Leg.432, fol.135.

<sup>645</sup> AGS GA, Leg.432, fol.135.

<sup>646</sup> Frazão de Vasconcelos, *op. cit.*, pp.144-145.

<sup>647</sup> AGS GA, Leg.432, fol.135.

<sup>648</sup> AGS GA, Leg.3164 de 22 de Janeiro de 1635.

deste apetrecho era suficiente para, em situações de mau tempo, ocorrerem danos entre os navios fundeados levando, no limite, ao seu afundamento<sup>649</sup>.

Essas amarrações fixas eram utilizadas pelas armadas de Portugal e de Castela quando se encontravam no Tejo. No entanto, também serviam para apetrechar os navios portugueses com ferros antes das viagens, sendo posteriormente substituídas por novos conjuntos de amarração<sup>650</sup>.

Apesar dessas situações, Lisboa era também um dos portos mais cómodos pela abundância de material e mestrança<sup>651</sup> mas, em contrapartida, era um dos portos mais caros da Europa. E era-o de tal modo que, com a paga normal, um soldado apenas conseguia comprar pão para se alimentar<sup>652</sup>. Por esta e outras razões, como a qualidade dos alojamentos, os monarcas preferiam que os soldados ficassem alojados, durante o Inverno, entre o Douro e Minho<sup>653</sup>. Juntamente com a mencionada carestia de vida na cidade de Lisboa, era prática frequente na cidade os jogos de cartas e de dados, entre os marinheiros e soldados de Castela, onde era perdido muito dinheiro<sup>654</sup>.

---

<sup>649</sup> AGS GA, Leg.3164, de 8 de Maio de 1635.

<sup>650</sup> Frazão de Vasconcelos, *op. cit.*, pp.144-145.

<sup>651</sup> Por exemplo, e comparativamente a Lisboa, na Galiza havia madeira em abundância mas tinha falta de apetrechos navais e pessoal qualificado. Maria del Carmen Saavedra Vázquez, "La formación de armadas y sus efectos sobre el territorio: el ejemplo de galicia, 1580-1640", *Cuadernos de Historia Moderna, Anejos*, nº V, 2006, p.58.

<sup>652</sup> AGS GA, Leg.520, fol.31, Leg.3147 de 23 de Maio de 1621 e Leg.3148 de 28 de Setembro de 1628.

<sup>653</sup> AGS GA, Leg.3146 de 2 de Novembro de 1614.

<sup>654</sup> AGS E, Leg.392, fol.387 de 26 de Julho de 1586.

Este estatuto de porto principal manteve-se durante quase todo o período dualista, embora outros portos fossem também utilizados para as forças navais invernares.

Esse estatuto mantinha-se em 1631, ano em que Lisboa foi considerada como a principal base para as armadas reais que largavam para o Norte da Europa, quando comparada com outros portos do norte da península<sup>655</sup>. Contudo, três anos depois, já tinha deixado de ser o porto de preferência das armadas de Castela<sup>656</sup>.

Se no ano de 1621 e no de 1638, é o próprio monarca que determina que a Armada invernasse em Lisboa<sup>657</sup>, dois anos mais tarde Olivares determina que a Armada do Mar Oceano inverte na Corunha, não obstante os receios da Junta das Armadas quanto a um eventual ataque dos franceses a esse porto<sup>658</sup>.

Apesar dessas vantagens que o porto de Lisboa oferecia, a escolha do porto para as forças navais do Atlântico invernares, na Península Ibérica, podia depender de outros factores. Um dos principais eram as razões estratégicas. Por exemplo, em 1598, a necessidade dos navios da Armada do Mar Oceano ficarem posicionados mais perto de Inglaterra, fez com que o monarca optasse pelos portos de Ferrol ou da Corunha, em detrimento de Lisboa<sup>659</sup>.

---

<sup>655</sup> José Alcalá-Zamora y Quiroga de Llano, *España, Flandres y el Mar del Norte (1618-1639)*, Barcelona, Editorial Planeta, 1975, p.100.

<sup>656</sup> AGS GA, Leg.3162 de 3 de Abril de 1634.

<sup>657</sup> Em 1621, deverá ter sido o célebre ataque dos piratas argelinos à nau *N<sup>a</sup>. Sr<sup>a</sup>. da Conceição*, ao largo da Ericeira, que terá levado o monarca a decidir por Lisboa, apesar das vozes discordantes, inclusive do comandante da Armada del Mar Oceano. MNM, ms379, fol.269.

<sup>658</sup> David, Goodman, *op. cit.*, p.64.

<sup>659</sup> AGS GA, Leg.512, fol.70.



Nos inícios do século XVII e no seguimento na política de dividir a Armada do Mar Oceano por áreas de operação, os navios passaram a ser distribuídos por Cádiz, Lisboa e a Galiza, de acordo com as áreas de operação das armadas<sup>660</sup>.

Novas alterações da situação política, como foi o caso das tréguas com os Países Baixos e com a Inglaterra, levaram a que, em 1614, a prioridade de defesa do espaço marítimo se transferisse para a costa Ocidental e Sul da Península Ibérica, o que fez com que a Armada do Mar Oceano invernasse em Lisboa e Cádiz<sup>661</sup>.

A falta de meios humanos e materiais em Cádiz, nos anos de 1618 e 1619, fizeram com que essa armada voltasse a invernar em Lisboa, tendo contribuído para essa decisão o possível ataque de corsários à cidade.

Já em 1620, por exemplo, a presença de navios de corsários do Norte de África e também de holandeses, levaram a que fosse escolhido Gibraltar, como local para se realizar a invernada da força<sup>662</sup>.

Deste modo e, em termos comparativos, mesmo entre os portos do norte da Península Ibérica, havia diferenças. Assim, o porto de Ferrol possuía várias vantagens sobre a Corunha, nomeadamente: mais facilidade na aquisição de material para o aprontamento dos navios, melhores alojamentos para o pessoal e menores preços nos bens e produtos nos bens em terra, melhor segurança nas operações de carenamento dos navios, e o facto destes ficarem fundeados mais

---

<sup>660</sup> Por exemplo, MNM NAVVIII d27, nº27, fol.175 e AGS GA, Leg.635, fol.95.

<sup>661</sup> AGS GA, Leg.3146 de 2 de Novembro de 1602.

<sup>662</sup> AGS E, Leg.379, fol.269r, AGS GA, Leg.3147 de 23 de Maio de 1621 e de 3 e 18 de Junho de 1621.

próximo de terra e, conseqüentemente, mais bem apoiados pelos fortes existentes<sup>663</sup>.

Já a Corunha era um porto melhor em dias de condições meteorológicas adversas mas havia falta de materiais e lugar para efectuar os trabalhos, como também para guardar o material necessário ao aprontamento dos navios. No entanto, esse aprontamento e o carenamento dos navios custava menos de um quarto que em Ferrol<sup>664</sup>. Contudo, em 1639, e face aos inúmeros ataques de que já tinha sido alvo, foi considerado mais prudente retirar todos os navios que aí se encontravam, e enviá-los para Lisboa<sup>665</sup>.

Comparativamente com Santander pouco sabemos mas, em Janeiro de 1639, o monarca era aconselhado a enviar os navios para outro porto, por este ser aberto, onde facilmente embarcações miúdas, tipo chalupas, poderiam entrar e deitar fogo aos galeões que aí estivessem abrigados<sup>666</sup>.

Assim e, logo após a conquista de Lisboa, a cidade demonstrou possuir boas características para apoiar as armadas reais, como ficou desde logo demonstrado com as forças navais enviadas contra os apoiantes de D. António, Prior do Crato, de 1580 a 1583. Por esta razão, não é de estranhar que, logo em 1583, o monarca tenha determinado que "*Para governo e provim<sup>to</sup> d'armada da Coroa de Castela q S.M<sup>de</sup> manda â este porto de L<sup>a</sup> assi, como â principal praça d'armas navais d'Espanha...*"<sup>667</sup>.

---

<sup>663</sup> AGS GA, Leg.432, fol.135.

<sup>664</sup> AGS GA, Leg.512, fol.75.

<sup>665</sup> AGS GA, Leg.3173 de 6 de Dezembro de 1639.

<sup>666</sup> AGS GA, Leg.3174 de 12 de Janeiro de 1639.

<sup>667</sup> BA 50-V-28.

No entanto, já na altura o monarca estava informado que nem tudo era perfeito, pois sabia que a falta de limpeza das ruas de Lisboa era propícia à propagação de doenças<sup>668</sup>. Problemas semelhantes também ocorriam, por norma, no pessoal embarcado<sup>669</sup>.

Apesar disso, em 1588, Lisboa serve de porto de partida da primeira grande força naval de filipina para o Atlântico, a «Felicíssima Armada», que contou com mais de 130 navios e vários milhares de homens embarcados<sup>670</sup>.

Essa utilização, quase imediata, de Lisboa nas acções do Atlântico, mesmo quando envolvia toda a complexa logística necessária para o aprontamento dos navios e forças navais, deveu-se ao facto da Coroa de Portugal já possuir toda uma organização logística estabelecida. Na Galiza, após 1588, ainda estava a decorrer a criação de um sistema administrativo capaz de gerir a actividade militar naval que começava a fazer-se sentir nos portos desse reino<sup>671</sup>.

A título de exemplo, para satisfazer as necessidades em madeira da Ribeira das Naus, esta era enviada de diversos locais, incluindo o Algarve<sup>672</sup> e da Pederneira<sup>673</sup> mas, também, da Galiza<sup>674</sup>.

---

<sup>668</sup> AGS GA, Leg.109, fol.7.

<sup>669</sup> AGS GA, Leg.432, fol.135.

<sup>670</sup> Augusto Salgado, *Os navios de Portugal na Grande Armada*, Lisboa, Prefácio, 2004.

<sup>671</sup> Maria del Carmen Saavedra Vázquez, *Galicia en el camino de Flades*, Edicios de Castro, A Coruña, 1996, p.53.

<sup>672</sup> AHU, *Açores*, cx. 1, nº 21, 7 de Novembro de 1618, in *Arquivo dos Açores*, 2ª série, vol.I, Ponta Delgada, Direcção Regional de Cultura, 1999, pp.169-170.

<sup>673</sup> AGS GA, Leg.281, fol.132.

<sup>674</sup> Maria del Carmen Saavedra Vázquez, "La formación de armadas y sus efectos sobre el territorio: el ejemplo de galicia, 1580-1640", *Cuadernos de Historia Moderna, Anejos*, nº V, 2006, p.60.

Efectivamente, para além da capacidade que a cidade possuía em transformar e preparar muitas das necessidades de uma força naval, outras podiam chegar a Lisboa, principalmente por via marítima<sup>675</sup> ou fluvial<sup>676</sup> e, quando não era possível a sua utilização imediata, eram depositadas em armazéns existentes na cidade para posterior distribuição pelos navios<sup>677</sup>.

Naturalmente que, para armazenar esses diferentes materiais para as forças navais da Coroa de Portugal, o reino possuía vários armazéns para os seus materiais – Armazéns da Guiné e Índias, Armazém do Reino, Casa da Armaria, Armazém dos Mantimentos e Casa da Pólvora – que eram administrados pelo *Provedor dos Armazéns e das Armadas*<sup>678</sup>.

Este alto funcionário, que actuava sob instruções do Conselho da Fazenda, era responsável por saber que navios havia disponíveis para integrar as armadas, quais as respectivas características, assim como identificar e providenciar tudo o que era necessários para aprontar os meios, incluindo encarregar-se de que as reparações fossem efectuadas, que o armamento e os abastecimentos fossem fornecidos e o pessoal necessário embarcasse<sup>679</sup>.

Os mestres-mor dos carpinteiros e dos calafates encontravam-se sob a sua orientação, e reportavam-lhe as questões relacionadas com a construção e as

---

<sup>675</sup> Os ofícios de Castela que estavam em Lisboa em 1627, pediam que no ano seguinte fossa autorizada a entrada em Lisboa de navios holandeses, com mastros e enxárcias, muito necessários ao aprontamento até dos navios de Castela. AGS GA, Leg.3151 de 13 de Novembro de 1627.

<sup>676</sup> Manuel Gracia Rivas, "Aportacion al estudio economico de la Gran Armada. Las libranzas del pagador Juan de Huerta en Lisboa", *RHN*, año IV, nº 13, Madrid, 1986, pp.61 e 62.

<sup>677</sup> AGS GA, Leg.347, fol.115 e Manuel Gracia Rivas, *op. cit.*, p.70

<sup>678</sup> *Memorial de Várias Cousas Importantes*, BNL-Reservados, cod. 637, p.30ss.

<sup>679</sup> Frazão de Vasconcelos, "De re náutica", *ACMN*, tomo LXXII, nº 3 e 4, MAR/ABR, Lisboa, 1931, p.119.

reparações dos navios. No que se refere à aquisição do material para os Armazéns da Ribeira, a ser utilizado posteriormente na construção, reparações ou aprovisionamento, esta era efectuada por funcionários, chamados *comissários*, ou *assentistas*, também sob a sua supervisão<sup>680</sup>.

No entanto, toda esta estrutura nem sempre conseguiu responder favoravelmente às múltiplas necessidades navais, durante os 60 anos de coroa dualista. Uma das razões para esse facto prendeu-se com o facto de os mestres e os próprios funcionários, como por exemplo, os carpinteiros, não se dedicarem, em exclusivo, aos navios da Coroa, sendo também utilizados na construção e reparação de outros navios, nomeadamente os navios preparados pelos contratadores da Carreira da Índia o que, por vezes, provocava atrasos na conclusão dos navios da Coroa<sup>681</sup>. Igualmente, esses e outros trabalhos mais complicados não eram só efectuados em navios portugueses, mas também nos galeões de Ragusa, que se encontravam ao serviço do monarca, aos quais as obras mortas foram rebaixadas em Lisboa, naturalmente mediante o respectivo pagamento<sup>682</sup>.

Sobre os construtores navais portugueses, apenas existe informação dispersa e, só raramente, é que conseguimos ter uma ideia mais concreta sobre as pessoas em si. No entanto, sabemos que, em Portugal, embora fossem pessoas consagradas, não eram da nobreza, nem homens do mar, como por vezes ocorria em Castela e na Guipuzcua<sup>683</sup>. Contudo, também existiram, à semelhança com o

---

<sup>680</sup> A. J. Malheiro do Vale, ed., *Nau de pedra*, Lisboa, Revista da armada, 1988, p.26 e *Memorial de Várias Cousas Importantes*, BNL-Reservados, cod. 637, p.26.

<sup>681</sup> AGS GA, Leg.145, fols.104 e 207.

<sup>682</sup> AGS E, Leg.434, fol.168.

<sup>683</sup> Carla Rahn Phillips, *Seis galeones para el rey de España*, Madrid, Alianza Editorial, 1991, p.84.

que ocorria em Castela, nobres que propunham ao monarca a construção de meios navais, em especial para a Carreira do Brasil<sup>684</sup>.

Outros momentos houve em que, por diversas vezes, os mestres da Ribeira – nomeadamente os carpinteiros, calafates – foram enviados para portos vizinhos ao reino para aprontar forças navais da coroa de Castela, apesar dos protestos dos oficiais lusos. Esses protestos eram efectuados, nomeadamente, pelo provedor, mas também pelos contratadores da Índia, ao vice-rei ou aos governadores, e utilizavam como argumento o facto de, em Lisboa, também haver muitos navios grossos para aprontar e os armazéns da cidade se encontrarem vazios<sup>685</sup>.

Os mestres destas áreas não eram somente enviados a partir de Lisboa pois, os de Entre o Douro e Minho, também eram muito pretendidos<sup>686</sup>. No entanto, importa também frisar que outras situações houve em que foram enviados mestres de Castela, para terminar as construções e os fabricos que eram realizados em Lisboa<sup>687</sup>.

No que se refere às forças navais de Castela, e conforme instruções do monarca, todos os trabalhos de manutenção e apetrechamento<sup>688</sup>, assim como o pagamento dos contratos para abastecimento dos navios e a administração da justiça<sup>689</sup>, eram da responsabilidade de cada Coroa. Talvez, por essa razão, é que

---

<sup>684</sup> BA 50-V-32, pp.204-209.

<sup>685</sup> AGS GA, Leg.253, fol.101, Leg.254, fol.104 e Leg.280, fol.101.

<sup>686</sup> AGS GA, Leg.254, fol.104.

<sup>687</sup> AGS GA, Leg.150, f.93 in *BIHIT*, nº3, 1945, p.86.

<sup>688</sup> Por exemplo, é o que ocorre com os trabalhos de aprontamento com o galeão capitania da Armada del Mar Oceano, em 1635. AGS GA, Leg.3164 de 8 de Outubro de 1635.

<sup>689</sup> BA, 50-V-28.

desde cedo a Coroa de Castela tenha tido a necessidade de possuir as suas próprias infra-estruturas de apoio, em Lisboa.

Curiosamente e apesar das dívidas que a Coroa de Castela tinha com os fornecedores de Lisboa<sup>690</sup>, mesmo em 1640, o Provedor dos Armazéns reais de Lisboa afirma que os barqueiros preferiam trabalhar para esta Coroa, porque esta pagava pontualmente<sup>691</sup>.

Inicialmente, e durante a preparação da armada de 1588, foram arrendados armazéns particulares<sup>692</sup> mas, em 1593, a Coroa de Castela já possuía os seus armazéns próprios em Lisboa, situados no denominado “cais do carvão” e que serviam para guardar o mais diverso material, incluindo “material de guerra”<sup>693</sup>.

Mais tarde, a Junta das Armadas sugeriu ao vedor-geral Tomas de Ibio Calderon, a compra de mais quatro armazéns para o serviço da Armada del Mar Oceano, sitos no cais da Rocha, em frente às naus da armada.

O facto da Junta mencionar que se não fossem comprados, com brevidade, haveria certamente outros compradores, mostra claramente que os representantes da Coroa de Castela não beneficiavam de qualquer privilégio ou facilidades especiais junto das autoridades locais ou dos habitantes.

Este local, os armazéns no Cais da Rocha permitiria reduzir os grandes custos que a Coroa tinha com os fretes de barcos e com os diversos apetrechos para os navios, pelo que era opinião da Junta que era uma boa compra. No

---

<sup>690</sup> Por exemplo, em 1598 devia 620.898,90 reais. AGS GA, Leg.514, fol.92.

<sup>691</sup> AGS GA, Leg.3183 de 23 de Junho de 1640.

<sup>692</sup> AGS GA, Leg.347, fol.115 e Manuel Gracia Rivas, *op. cit.*, p.70.

<sup>693</sup> AGS GA, Leg. 371, fol.13 e Leg.468, fols.15 e 24.

entanto, para a compra não devia ser retirado o dinheiro que era enviado para o apresto da armada<sup>694</sup>.

Para além destes factores e, no que se refere aos inúmeros abastecimentos que uma força naval requeria, conforme já foi mencionado, Lisboa também tinha a seu favor o facto da cidade e zonas circundantes poderem fornecer quase tudo o que um navio necessitava<sup>695</sup>. Naturalmente que, em situações de aprontamento de muito grandes forças navais, também o podia fazer, embora diversos géneros tivessem vir de outros portos dos domínios filipinos<sup>696</sup>.

Para coordenar toda esta intensa actividade, e fruto da experiência recolhida durante a preparação da Felicíssima Armada, em 1589, a Coroa de Castela montou uma complexa estrutura burocrática para apoiar as armadas que invernavam em Lisboa, nomeando Francisco Duarte para o cargo de primeiro vedor-geral das Armadas de Alto Bordo de Castela<sup>697</sup>. Contudo, todos os pedidos para a utilização de meios que operavam no porto de Lisboa, deviam passar sempre pelo Provedor dos Armazéns<sup>698</sup>.

Para manipular os abastecimentos entre os armazéns e os cais e seguidamente transportá-los de e para os navios que se encontravam normalmente fundeados no Tejo, eram utilizadas barcas. No entanto, durante os meses de Inverno e apesar de trabalharem dentro do Tejo, estas barcas tinham grandes

---

<sup>694</sup> AGS GA, 3152, de 4 de Maio de 1628.

<sup>695</sup> AGS CS 2ºE, Leg.283, de 4 de Maio de 1588.

<sup>696</sup> Foi o que ocorreu em 1588, por exemplo AGS GA, Leg.221, fols.13 e 14, in *BMO*, vol.III, t.II, doc.2122, pp.590-592, AGS GA, Leg.221, fol.15, in *BMO*, vol.III, t.II, doc.2123, pp.592-593 e AGS GA, Leg.221, fol.23, in *BMO*, vol.III, t.II, doc.2316, pp.712-714.

<sup>697</sup> AGS GA, Leg.254, fol.152.

<sup>698</sup> AGS GA, 3183, de 23 de junho de 1640.



dificuldades em se aproximar dos navios fundeados<sup>699</sup>. Não obstante, não deixavam de ser utilizadas para levar até aos navios enxárcia, cabos, artilharia e outros apetrechos navais, incluindo calhau para o lastro dos navios, que era proveniente das zonas ribeirinhas, nomeadamente de Alcochete<sup>700</sup>.

Mesmo após o armazenamento dos produtos, e porque este nem sempre era efectuado nas melhores condições de aprovisionamento, era contratado algum pessoal apenas com funções de tentar recuperar os produtos adulterados<sup>701</sup>.

---

<sup>699</sup> De notar, que durante os meses de Inverno e, apesar de trabalharem dentro do Tejo, tinham grandes dificuldades em se aproximar dos navios fundeados. AGS GA, Leg.221, fol.7, in *BMO*, vol.III, t.III, doc.3176, p.1314.

<sup>700</sup> AGS GA, Leg.3183 de 23 de Junho de 1640.

<sup>701</sup> Manuel Gracia Rivas, *op. cit.*, p.56.

### 3.1. OUTRAS ESTRUTURAS EM PORTUGAL

Tal como acontecia em Castela, também no território de Portugal Continental eram vários os locais onde podiam ser construídos navios e, em particular, os galeões<sup>702</sup>. Estes, conforme também acontecia com os diversos estaleiros existentes na foz do Tejo, tinham que seguir as medidas e as bitolas estabelecidas pelos Armazéns da Índia<sup>703</sup>.

Para além dos estaleiros existentes nas proximidades de Lisboa e o da Ribeira das Naus, um dos locais que também foi amplamente utilizado como local de construção, foi o Porto, em particular na denominada *Ribeira do Ouro*.

No século XVII e já no reinado de Filipe IV de Espanha, devido aos problemas do abastecimento de madeiras ribatejanas para a Ribeira das Naus, a Ribeira do Ouro aumentou de importância, principalmente no que concerne à construção de galeões<sup>704</sup>. Não é, pois, de estranhar que, em 1632, o monarca tivesse encomendado 18 galeões, cujo porte variava entre as 500 e as 600 toneladas, nesse mesmo estaleiro, navios esses que iriam ter como missão proteger a rota com o Brasil<sup>705</sup>.

---

<sup>702</sup> Augusto Salgado, *op. cit.*

<sup>703</sup> AGS SP, Leg.1472, fol.258v.

<sup>704</sup> A construção no Porto deste tipo de navios, ocorreu desde os finais do século XVI, como foi, por exemplo, o caso de alguns dos seis galeões mandados construir em 1588 e, em finais de 1639, havia dois em fase de acabamento. Augusto Alves Salgado, *Seis galeões da Coroa de Portugal para Filipe II*, Lisboa, Academia de Marinha, 2001 e AGS GA, Leg.3173 a 15 de Novembro e a 6 de Dezembro de 1639.

<sup>705</sup> As madeiras eram provenientes das matas de Barcelos e zona envolvente e muito do pessoal do estaleiro vinha de Vila do Conde. Leonor Freire Costa, *O transporte do Atlântico e a Companhia Geral do comércio do Brasil (1580-1663)*, Lisboa, CNCDP, 2002, pp.465-466. Por exemplo, um

Outro local onde funcionavam estaleiros navais para navios de grandes dimensões era a Pederneira onde, em 1583, a Armada da Costa, sob o comando de D. Martin de Bertendona, tinha instruções para passar e recolher os galeões que aí e na Atouguia da Baleia tinham sido construídos e escolta-los até Lisboa<sup>706</sup>. Em 1615, apesar do assoreamento que se começava a fazer sentir no local, o Provedor dos Armazéns foi verificar a construção de alguns galeões em construção<sup>707</sup>. Também aí eram construídas caravelas, de grande fama pois, em 1639, até o Duque de Medina Sidonia mandou construir aí duas<sup>708</sup>. Quando não existiam contratos de construção, o porto servia para escoar as madeiras com destino aos diversos portos e estaleiros<sup>709</sup>.

Quando problemas semelhantes de assoreamento começaram a afectar a povoação da Atouguia da Baleia, Peniche registou um rápido e franco crescimento, aumentando também de importância tendo, em 1609, sido erigida a vila<sup>710</sup>. Em 1624 já se construíam aí galeões, como foi o caso do *S. António*<sup>711</sup>. Curiosamente, os navios construídos nesse estaleiro, para além de serem de grande qualidade, também tinham custos inferiores, aos construídos em Lisboa.

Em 1595, o aprontamento final desses navios era efectuado em Lisboa, apesar dos perigos e custos que daí podessem surgir. Foi por este motivo que o

---

galeão construído em 1625, tinha sido construído com carvalho. Frazão de Vasconcelos, *A fábrica das naus da Carreira da Índia no século XVII*, II, Lisboa, Imprensa da Armada, 1928, p.12.

<sup>706</sup> AGS GA, Leg.147, fol.97.

<sup>707</sup> Alberto Iria, *Da navegação portuguesa no Índico no século XVII*, 2ª ed., Lisboa, Centro de Estudos Ultramarinos, 1973, p.47.

<sup>708</sup> AGS GA, Leg.3174 a 12 de Janeiro de 1639.

<sup>709</sup> AGS GA, Leg.281, fol.132.

<sup>710</sup> Leonor Freire Costa, *op. cit.*, p.459.

<sup>711</sup> Frazão de Vasconcelos, *op. cit.*, p.13.

monarca, nesse mesmo ano, sugere aos governadores de Portugal que os galeões, cuja construção iria ter início nessa data no Porto, e ao contrário do que acontecia até então, fossem terminados no Porto<sup>712</sup>. Aparentemente, essa proposta nunca foi implementada pois, em 1636, um galeão construído na Ribeira do Ouro foi ainda levado para ser concluído em Lisboa<sup>713</sup>.

Curiosamente, também em Portugal Continental, e um pouco à semelhança com o que ocorria com os navios construídos no Oriente e no Brasil, as reparações efectuadas fora de Lisboa tinham a vantagem de, para além de serem efectuadas com materiais mais duradouros, também eram menos dispendiosas<sup>714</sup>.

Efectivamente, o Brasil era outro local onde podiam ser construídos navios, em particular galeões, graças, especialmente, à abundância de boas madeiras para a construção naval. No entanto, muitos dos restantes materiais necessários para a construção dos navios tinha de ser trazida de outros lados, incluindo mestres construtores navais, que também podiam vir de Espanha<sup>715</sup>. Por exemplo, em 1636, um galeão *S. António*, de 1.500 toneladas, tinha sido construído na Baía com sobro e pinho<sup>716</sup>.

No Oriente, em particular em Goa, desde cedo funcionou um importante estaleiro de construção, que lançou à água alguns galeões. Apesar de,

---

<sup>712</sup> I.A.N./T.T., *Corpo Cronológico*, Maço 113, doc. Nº. 12, Madrid, 13 de Março de 1585, doc. 265 in Francisco Ribeiro da Silva coord., *op. cit.*, p.404.

<sup>713</sup> Frazão de Vasconcelos, *op. cit.*, p.13.

<sup>714</sup> Lisboa, 22 de Março de 1626, *Livro das Monções*, nº21, fl.127, nº84, in *Documentos remetidos da Índia - Livro das Monções (1625-1627)*, vol. I, Universidade Nova de Lisboa, [Lisboa], 2000, pp.227-228.

<sup>715</sup> *Livro 1º do Governo do Brasil*, fls.35-36v, in *Livro 1º do Governo do Brasil (1607-1633)*, [s.l.], CNCDP, 2001, pp.60-64.

<sup>716</sup> Frazão de Vasconcelos, *op. cit.*, p.13.

possivelmente, seguir as instruções e as orientações gerais emanadas da Ribeira das Naus, os mestres construtores navais que aí trabalham eram, também, capazes de elaborar estudos para novos navios<sup>717</sup>.

---

<sup>717</sup> Frazão de Vasconcelos, *op. cit.*, p.13.

## 4. A LOGÍSTICA PORTUGUESA

### 4.1. NO PORTO DE LISBOA

Conforme já foi mencionado, logo a partir de 1582, Lisboa serve de porto de aprontamento da armada que é enviada para subjugar os Açores e onde servem alguns dos galeões portugueses. A utilização deste excelente porto e dos meios lusitanos prolonga-se até 1639 quando a armada de Oquendo, que é derrotada pelos holandeses, que incorporava o galeão *Santa Teresa*<sup>718</sup>.

Em simultâneo, ambas as coroas colaboraram quer nos meios navais, quer no apoio logístico que era prestado às armadas. Aqui, tal como nos meios, a colaboração deu-se em ambos os sentidos e, mais uma vez, as fontes não corroboram a imagem criada após 1640 de que teria havido um “saque” quase permanente e total dos meios da Coroa de Portugal pela sua congénere castelhana.

Efectivamente, qualquer aquisição de bens e serviços, como, aliás, acontecia nos outros portos de Castela, era feita mediante pagamento e, também em Lisboa, os pagamentos eram efectuados com atrasos sensíveis, devido às dificuldades que ambas as coroas tinham em dispor de dinheiro contado para efectuar esses pagamentos<sup>719</sup>. No entanto, era mantido um controle rigoroso sobre todo o material

---

<sup>718</sup> Augusto Salgado, “Portugal e o Atlântico durante o período filipino (1580-1640)”, *op. cit.*, p.89.

<sup>719</sup> É o que ocorre, por exemplo, após a Campanha de 1588. AGS GA, Leg.347, fol.115 e também noutras situações, como por exemplo no aprontamento das Armada del Mar Oceano em 1618 e 1630. MNM Nav. X, d.17, fol.91 e AGS GA, Leg.3157 a 6 de Abril de 1630.

utilizado e dos serviços realizados, mesmo nos navios não pertencentes à Coroa de Portugal, bem como de todo o material cedido à coroa lusitana<sup>720</sup>.

Alguns meses antes da ascensão ao trono de Filipe IV, em 1621, foi proposto ao monarca que uma das maneiras de tornar disponível mais capitais para as armadas seria a emissão de *vellón*<sup>721</sup>. Se, inicialmente, esta proposta foi rejeitada, durante o reinado desse monarca este artifício foi efectuado diversas vezes, com excepção de Portugal, porque aqui o *vellón* não era aceite como pagamento<sup>722</sup>. Esta decisão por parte dos governantes e comerciantes portugueses tornou-se num factor muito importante na escolha de Lisboa como base para as Armadas reais, pois obrigava a um esforço financeiro muito superior<sup>723</sup>.

Juntamente com as dificuldades com a moeda, surgiam ainda as dificuldades com as unidades padrão das medidas e dimensões que, apesar de terem nomenclaturas iguais, eram diferentes em cada Coroa, o que obrigava, por exemplo, a que os documentos mencionassem ambas<sup>724</sup>.

No entanto, e apesar de todas essas dificuldades, durante todo o período dualista, os navios de Castela, durante as escalas em Lisboa, em especial as que ocorriam durante o Inverno, eram alvo de intervenções diversas, nomeadamente:

---

<sup>720</sup> AGS CMC2, Leg.1029, de 1, 2 e 4 de Abril de 1593.

<sup>721</sup> Este dinheiro em monetário, tinha o mesmo valor facial que o original, mas grande parte do metal precioso era substituído por cobre. David Goodman, "Guerra naval y economia de guerra en la España de los Austrais", in Antonio de Béthencourt Massineu, coord., *Canarias y el Atlántico. 1580-1648. Coloquio internacional*, Las Palmas, Ediciones del Cabildo de Gran Canaria, 2001, p.61.

<sup>722</sup> AGS GA, 3149, de 30 de junho de 1630.

<sup>723</sup> David Goodman, *Spanish naval power. 1589-1665. Reconstruction and defeat*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997, p.64.

<sup>724</sup> AGS CMC2, Leg.42, fol.18.

limpeza da quilha, colocação de “contra-costado”, substituição de lastro (que vinha de Alcochete), assim como outros trabalhos necessários<sup>725</sup>.

Lisboa também fornecia apetrechos navais: âncoras, enxárcia, artilharia, “junchos” de madeira para as bombas, agulhas, morteiros e baldes de madeira, barras de cabrestantes, couros para as bombas e todo o tipo de roldanas<sup>726</sup>.

Muito desse material necessário para o apresto dos navios era transportado pelas urcas alemães e flamengas, e encontrava-se nas mãos de mercadores flamengos e alemães, representantes dos mercadores do Báltico<sup>727</sup>. Contudo, mesmo para produtos fundamentais, como eram os mastros dos navios, que tanta falta faziam em Lisboa, houve sempre o cuidado que estes não fossem transportados em navios holandeses<sup>728</sup>. No entanto, houve alturas, como por exemplo nas vésperas da Felicíssima Armada, em 1588, em que, mesmo os navios que traziam esse material náutico eram arrestados pelos oficiais da coroa, por serem necessários para integrarem as armadas<sup>729</sup>.

Já dentro do porto de Lisboa e até Cascais, para o transporte e a transferência de todos os produtos, incluindo soldados e pessoal, eram utilizadas barcas enquanto que, para fora de Lisboa, já eram utilizadas caravelas<sup>730</sup>. Para esse

---

<sup>725</sup> AGS CMC2, Leg.1029, de 31 de Janeiro de 1592 e Leg.42.

<sup>726</sup> AGS CMC2, Leg.1029, de 31 de Janeiro de 1592, AGS GA, Leg.3183 de 23 de Junho de 1640 e Leg.42.

<sup>727</sup> AGS CMC2, Leg.42 fol.18.

<sup>728</sup> Fernando Serrano Mangas, *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*, [s.l.], Banco de España, 1989, p.77 e Robert A. Stradling, *La Armada de Flandres. Política naval Española y guerra europea. 1568-1668*, Madrid, Cátedra, 1992, p.86.

<sup>729</sup> Carlos Gomez-Centurion Jimenez, *Felipe II, La empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*, Madrid, Editorial Naval, 1998, pp.251-252.

<sup>730</sup> AGS CMC2, Leg.484, de 3 de março de 1593.



serviço de transporte, assim como outros serviços que eram prestados aos navios, para além do abastecimento dos bens perecíveis, eram contratados trabalhadores locais para as diversas fases do transporte desse material<sup>731</sup>.

Em 1589 foi tentado um novo modelo de apoio e apetrechamento das armadas, através do envio de meios materiais e de pessoal para outros portos ibéricos mas, face aos protestos, raramente foi aplicado. No entanto, nos inícios de Novembro de 1589, um total sete caravelas carregadas com estopa branca e negra foi enviado para os portos da Galiza, para o aprontamento dos sobreviventes da Felicíssima Armada. Apesar de não terem sido enviadas grandes quantidades, tinha sido o suficiente para esgotar esses produtos existentes em Lisboa, conforme queixa apresentada pelo Provedor dos Armazéns, e pelos contratadores da Índia, ao cardeal Vice-rei.

No que se refere ao pessoal dos estaleiros, foram enviados 27 calafates para trabalhar em Ferrol, número muito inferior aos oito ou nove que eram necessários para aprontar cada navio. No total, seriam necessários cerca de 120 mas, nem Lisboa, nem o Porto, tinham conseguido enviar o número necessário, pois estes calafates também faziam falta para aprontar os navios que iriam seguir para a Índia. E mesmo os que seguiram para Ferrol tiveram de ser pagos antes de partirem<sup>732</sup>. Já no que respeita aos mestres principais da Ribeira, estes recusaram-se em partir para Ferrol sem que existisse uma ordem directa por parte do monarca<sup>733</sup>.

---

<sup>731</sup> Manuel Gracia Rivas, *op. cit.*, pp.66, 68, 69 e 73.

<sup>732</sup> AGS GA, Leg.254, fols.122 e 159 e Leg.280, fols.101 e 105.

<sup>733</sup> AGS GA, Leg.253, fols.101 e 132.

Relativamente aos carpinteiros, que deviam vir de Lisboa e de Entre o Douro e Minho, também aqui a Coroa de Portugal não conseguiu cumprir com o acordado<sup>734</sup>.

Ainda no final desse mesmo mês, foi solicitado o envio de mais material mas, apesar da Coroa de Castela estar a efectuar o pagamento das dívidas, a muito curto prazo, Lisboa informou que já não havia na cidade nem estopa, nem cânhamo e que, mesmo recorrendo a material retirado dos portos de Aveiro, Porto e Viana, não era possível atingir os quantitativos solicitados na segunda relação de material, entretanto enviada de Ferrol<sup>735</sup>.

Se as forças navais portuguesas eram abastecidas e apetrechadas pela estrutura real, ou seja, através da estrutura controlada pelo Provedor dos Armazéns, já o aprovisionamento das armadas de Castela, após a conquista de Portugal, passou a ser efectuado, por norma, através de contratos regulares. Neste âmbito, surgem as primeiras propostas de armadas totalmente fornecidas e apetrechadas por particulares, algumas dos quais portuguesas, em que a coroa teria que pagar um determinado valor mensal por tonelada. Foi através deste processo de contratos que as galés que operavam no Tejo e os castelos de Lisboa foram reabastecidos por particulares locais. No entanto, o facto de esta função estar entregue a apenas uma única pessoa, aumentava a possibilidade de ocorrerem irregularidades de diversa ordem, assim como situações de corrupção.

---

<sup>734</sup> AGS GA, Leg.254, fol.104.

<sup>735</sup> AGS GA, Leg.254, fols.106 e 122.

Tentou-se, então, distribuir os diversos produtos por diferentes fornecedores mas, o facto de o pagamento ser efectuado de forma irregular, motivado pela crónica falta de verbas, não permitiu que este modelo vingasse.

Assim, quando em 1602 o rei é alertado para o estado lastimosos em que se encontravam os 12 navios e respectivas tripulações da Armada del Mar Oceano, que estava em Lisboa, este decidiu atribuir um contrato de 6 meses a um tal Manuel Gomes da Costa, arrendatário das Alfandegas de Lisboa e do consulado de Portugal, por 200.000 escudos.

Este método permitia ao monarca poupar com os salários dos vários funcionários administrativos e financeiros, habitualmente ligados a estes processos, tendo sido, possivelmente, esta a razão para que, no ano seguinte, tivesse sido assinado um novo contrato, desta vez com Gonçalo Vaz Coutinho, devendo este pagar e abastecer toda a Armada del Mar Oceano, estimada em 40 navios e 6.392 homens, durante oito anos, pela imensa soma de 740.000 ducados em 1603 e 790.000 nos anos seguintes<sup>736</sup>.

Este esquema não funcionou, levando a que Vaz Coutinho renunciasse ao contrato ainda em 1603, sugerindo, para 1604, uma outra modalidade, em que as três esquadras, a de Castela, a de Portugal e a de Biscaia, seriam tratadas em separado. Também este contrato fracassou redondamente<sup>737</sup>.

---

<sup>736</sup> Importa referir que se tratava de um terço o total do orçamento militar, que era atribuído a um único contratador português.

<sup>737</sup> I.A.A. Thompson, *Guerra y decadência. Gobierno y administración en la España de los Austrais, 1560-1620*, Barcelona, Editorial Crítica, 1981, pp.279-282 e AGS GA, Leg.3145 de 7 de Janeiro de 1604.

No entanto, apesar dos problemas de corrupção que ocorriam, Filipe IV de Espanha, não teve outra solução que manter este sistema, pois era o que dava melhores resultados, apesar de tudo. Assim, o reabastecimento das Armadas del Mar Oceano, da Guarda do Estreito e da Coroa de Portugal, foi alternando entre a responsabilidade da coroa e contratos com particulares. Desta vez, foi possível obter um maior sucesso, tendo sido escolhidos particulares em Cádiz, Lisboa, Sevilha, Gibraltar e Sanlúcar que garantiam, efectivamente, o apetrechamento dos navios<sup>738</sup>.

Mas, os portugueses não actuavam apenas em Portugal pois, ainda em 1603, foi efectuado um contrato através do Consulado de Sevilha, para que o português João Nunes Correia armasse a esquadra de Guarda das Índias e incorporasse dez novos galeões nessa mesma esquadra do ano de 1605<sup>739</sup>.

Um outro português, Manuel Gomes da Costa, devia construir, para a Armada do Consulado de Portugal, 13 navios num total de 3.000 toneladas, incluindo a alimentação e os soldos da gente de mar, que deviam servir na armada durante seis anos, num valor total de 230.000 escudos.

Contudo, estes navios não foram aprovados pelos inspectores da Coroa devido à sua má construção, por serem demasiado grandes, porque estavam mal apetrechados e por as tripulações serem inexperientes, o que levou a que Manuel Gomes da Costa fosse mesmo processado criminalmente<sup>740</sup>.

Face aos fracassos dos contratos anteriormente mencionados, o aprovisionamento da Armada del Mar Oceano, no ano de 1604, foi garantido

---

<sup>738</sup> Fernando Serrano Mangas, *op. cit.*, p.77 e I.A.A. Thompson, *op. cit.*, pp.279-282.

<sup>739</sup> Sobre as actividades deste português, ver Fernando Serrano Mangas, *op. cit.*, p.291.

<sup>740</sup> I.A.A. Thompson, *op. cit.*, pp.239-240.

através da assinatura de um contrato com os portugueses João de Lisboa e Fernando Dias da Silva, que tinham de apetrechar a armada com os necessários abastecimentos, pagar soldos e fretes<sup>741</sup>.

Apesar desses fracassos em Castela, em 1607, Manuel Gomes da Costa, mantinha um contrato com a Casa da Índia para apetrechar cada nau que regressasse a Lisboa, por um período de oito anos, por 55.000 réis por ano, para além de um prémio de 5.000 réis por cada nau. Em 1620, o contrato já valia 80.000 réis<sup>742</sup>.

Em 1623, Manuel Gomes da Costa ainda mantinha o contrato para reabastecer e apetrechar a Armada del Mar Oceano<sup>743</sup>, apesar de continuarem a ocorrer situações de fraude.

A manutenção deste tipo de situações ao longo do século XVII levou a que um membro do Conselho de Guerra chegasse mesmo a afirmar que a ganância e a fraude por parte dos fornecedores das armadas, já tinham morto mais marinheiros e soldados que as armas dos inimigos.

No entanto, importa relembrar que quem abastecia as armadas também tinha de ser pago e, em 1625, a Coroa de Castela já devia a outros dois portugueses, Afonso e Diogo Cardoso, mais de 66.000 ducados<sup>744</sup>.

Por esta razão, ainda em 1625, a Junta das Armadas voltou a analisar durante vários meses, a melhor maneira de abastecer a Armada do Mar Oceano em

---

<sup>741</sup> AGS GA, Leg.3145 de 07 de Janeiro de 1604.

<sup>742</sup> Luiz Augusto Rebello da Silva, *História de Portugal nos séculos XVII e XVIII*, tomo V, Lisboa, Imprensa Nacional, 1871, p.64.

<sup>743</sup> AGS GA, Leg.3148 de 21 de Junho de 1623.

<sup>744</sup> David Goodman, *op. cit.*, p.30.

Lisboa e, apesar dos problemas existentes e sobejamente conhecidos, o abastecimento foi de novo atribuído a Manuel Gomes da Costa<sup>745</sup>, quer para esse ano, quer para o ano seguinte<sup>746</sup>.

Alguns anos mais tarde, mais concretamente a 29 de Fevereiro de 1632, foi assinado um novo contrato, entre a Junta das Armadas e os irmãos portugueses Afonso e Diogo Cardoso Pallavicino, durante cinco anos, ou seja, até 1636. O contrato previa o fornecimento de 300.000 ducados de vellón anuais de abastecimentos e apetrechos, a troco de 40.000 ducados das verbas que chegassem anualmente das Índias Ocidentais<sup>747</sup>.

Este sistema ter-se-á mantido até ao final deste período, pois o reabastecimento da Armada del Mar Oceano, quando fazia base na Corunha, encontrava-se a cargo de dois portugueses, residentes na Galiza, Tomas Ventura e Miguel Dinis, que se tinham comprometido a fornecer 1.000.000 de rações desde Novembro de 1639 até Março de 1640<sup>748</sup>.

## 4.2. A ARTILHARIA

Dos equipamentos fundamentais para um navio de guerra, desde os inícios do XVI, eram as peças de artilharia, que permitiram a Portugal impor-se como uma

---

<sup>745</sup> Subsistem algumas dúvidas se seria, ou não, português, mas aparentemente movimentava-se bem em Lisboa. Carla Rahn Phillips, *op. cit.*, p.149.

<sup>746</sup> *Id. op. cit.*, pp.148-149.

<sup>747</sup> Carlos Alvarez Nogal, *El crédito de la monarquía hispánica en el reinado do Felipe IV*, [s.l.], Junta de Castilla y León, 1997, pp.211-212.

<sup>748</sup> Maria del Cármen Saavedra Vázquez, "La formación de armadas y sus efectos sobre el territorio: el ejemplo de Galicia, 1580-1640", *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, vol. V, 2006, p.74.

potência naval, em especial no Oriente. No entanto, e no que respeita a outras áreas, apesar de Lisboa ter o melhor porto de toda a Península, em termos globais, não possuía capacidade para assegurar o fornecimento de artilharia para as novas necessidades das armadas para o Mar Oceano, que aí se aprontavam, nem para as forças navais maiores<sup>749</sup>.

Nos finais do século XVI e nos inícios do século XVII, em Portugal, assim como em outros reinos, uma das diferenças que existia entre os navios mercantes e os navios de guerra, era que os primeiros eram armados, principalmente, com peças de artilharia de ferro, enquanto nos segundos, as peças eram maioritariamente de bronze.

Esta razão era, em conjunto com um menor preço das peças de ferro, motivada, ainda em 1635, por uma desconfiança da menor qualidade das peças de ferro, comparativamente com as peças de bronze<sup>750</sup>. Desconfiança que era baseada nas experiências de combates travados contra navios holandeses, como foi o caso de um episódio ocorrido em 1625, em que o facto das peças dos navios holandeses serem de ferro, fazia com que esses navios tivessem um ritmo de fogo 2 a 3 vezes inferior à dos navios peninsulares, armados com peças de bronze<sup>751</sup>.

Em Lisboa, até 1587, existiam cinco fundições de artilharia – três da coroa e duas particulares – e, cada uma delas, tinha o respectivo pessoal, embora nem todas tivessem oficinas cobertas onde eram feitos os moldes para as peças. Durante a preparação da Felicíssima Armada, e como havia uma grande falta de

---

<sup>749</sup> AGS GA, Leg.204, fol.168, in *BMO*, vol.III, t.I, doc.1309, pp.31-34 e AGS GA, Leg.3156 de 30 de Julho de 1631.

<sup>750</sup> Fernando Serrano Mangas, *op. cit.*, p.117.

<sup>751</sup> MNM, NAVXII, d34, fols.160-162.

peças de artilharia, foi criada uma nova fundição real, num novo local, com todo o material necessário para a fundição de peças e o fabrico dos reparos. Neste espaço, foram construídos quatro fornos, um local para os moldes, outro para os mestres de carpintaria e ferreiros, um engenho para fazer a pólvora e ainda outros locais para o armazenamento de armas, munições e apetrechos diversos. Por estar situado junto ao rio, tinha também a vantagem de ser mais fácil o embarque das peças nos navios que se encontrassem no Tejo<sup>752</sup>. Para facilitar o embarque e desembarque das peças, habitualmente efectuado com o recurso a galés ou barcas, foi colocado no cais da fundição um guindaste, que também contribuía para tornar a operação menos dispendiosa e morosa<sup>753</sup>.

Durante todo o período dualista, as fundições e as fábricas de pólvora da Coroa de Portugal tinham como prioridade fornecer os navios lusos e, só depois, apoiar os navios de Castela<sup>754</sup>, pelo que era prática comum retirar peças dos castelos e das fortalezas costeiras, existentes nas proximidades dos portos onde eram preparadas as forças navais<sup>755</sup>. A situação era agravada pelo facto dos oficiais portugueses demonstrarem pouca vontade em colaborar com os seus congéneres de Castela<sup>756</sup>.

Outras soluções, para a obtenção de peças de artilharia para os navios, passavam pela utilização de peças recuperadas de navios afundados ou pela

---

<sup>752</sup> Augusto Salgado, *Os navios de Portugal na Grande Armada*, Lisboa, Prefácio, 2004, pp.35-36.

<sup>753</sup> AGS GA, Leg.198, fol.28, in *BMO*, vol.III, t.I, doc.1587, p.248, AGS GA, Leg.203, fol.34, in *BMO*, vol.III, t.III, doc.3389, p.1465, AGS GA, Leg.423, fol.59 e AGS GA, Leg.3183 de 23 de Junho de 1640.

<sup>754</sup> AGS GA, Leg.220, fols.22, 55 e 56.

<sup>755</sup> Augusto Salgado, *op. cit.*, p.39.

<sup>756</sup> AGS GA, Leg.326, fol.50.



aquisição de peças a navios estrangeiros que se encontravam em portos nacionais, em particular nos rios Tejo e Sado<sup>757</sup>.

Também era prática corrente o desembarque para terra das peças de artilharia, da pólvora e dos pelouros, durante os períodos em que os navios se encontravam imobilizados<sup>758</sup>, sendo todo esse material depositado nos Armazéns Reais ou na Torre de Belém e as peças de maior calibre na Praça do Palácio, junto ao forte novo<sup>759</sup>. Esta movimentação de peças chegou a atingir um volume tal que, em Janeiro de 1595, chegou a ser proposta a construção de um guindaste para facilitar as manobras<sup>760</sup>.

Todas estas situações já não eram um fenómeno novo em Portugal e, logo em 1580, a situação de escassez de peças de artilharia, para armar os seus navios, assim como piques e arcabuzes, agravou-se com o saque perpetrado pelos partidários de D. António aos armazéns da Ribeira das Naus<sup>761</sup>. A situação não melhorou nos anos seguintes pois, em 1583, nem sequer havia peças para armar um único galeão<sup>762</sup>.

O panorama piorou ainda mais no ano de 1586, durante o início da preparação da *Feliciíssima* Armada, pois segundo um testemunho da época, esta escassez resultava não só da “...que fue deste Reino no será toda la que havia,

---

<sup>757</sup> Augusto Salgado, *op. cit.*, 2004, pp.39-40, AGS CMC2, Leg.1006 de 30 de Setembro de 1594 e AGS GA, Leg.513, fol.97.

<sup>758</sup> Augusto Salgado, *op. cit.*, pp.39-40, Simão Ferreira Paes, *As famosas Armadas da Índia. 1496-1650*, Porto, Livraria Civilização Editora, 1997, p.323 e AGS CMC2, Leg.1006 de 18 de Março de 1592 e de 30 de Setembro de 1594.

<sup>759</sup> AGS GA, Leg.253, fol.155.

<sup>760</sup> AGS GA, Leg.423, fol.59.

<sup>761</sup> AGS GA, Leg.94, fol.29.

<sup>762</sup> AGS GA, Leg 144, fol.114.

*porque ellos mismos [os portugueses] confiesan que por la mar y en armadas se han perdido muchas piezas, de que no pueden dar cuenta...*<sup>763</sup>.

Para suprir esta falta, Castela viu-se obrigada, por diversas vezes, a enviar de outros reinos, como por exemplo de Nápoles, peças de artilharia para Lisboa. Em 1589, e já depois do fracasso de 1588, o armamento que chegou a Lisboa foi entregue directamente nos armazéns da Coroa de Portugal<sup>764</sup> mas, em 1593, por exemplo, a entrega de mais artilharia, armas ligeiras e munições foi efectuada nos armazéns pertencentes a Castela e, só posteriormente, é que parte desse material foi entregue à Coroa de Portugal<sup>765</sup>. E foi efectuada apesar de, apenas dois anos depois, ter voltado a ocorrer grande falta de peças para armar a Armada del Mar Oceano<sup>766</sup>.

As detalhadas relações dos funcionários castelhanos permitem concluir que foram entregues aos oficiais da Coroa de Portugal, para armar os navios das armadas dessa Coroa, as seguintes quantidades de peças de artilharia (para além de pólvora, pelouros e reparos): em 1592, foram entregues 47 peças de artilharia de diversos calibres<sup>767</sup>, em 1593 mais 41 peças<sup>768</sup> e, no total, entre 1593 e 1595, a Coroa de Castela entregou à sua congénere lusa mais 225 peças de artilharia de bronze e ferro<sup>769</sup>.

---

<sup>763</sup> AGS GA, Leg.204, fol.170, in *BMO*, vol.III, t.I, doc.1361, pp.67-69.

<sup>764</sup> AGS GA, Leg.252, fol.227 e Leg.371, fol.13.

<sup>765</sup> AGS GA, Leg.371, fol.13, Leg.468, fols.15 e 24.

<sup>766</sup> AGS GA, Leg.281, fol.26.

<sup>767</sup> AGS GA, Leg.365, fol.97.

<sup>768</sup> AGS GA, Leg.374, de 17 de Junho de 1593.

<sup>769</sup> AGS CMC2, Leg.1006 de 2 de Novembro de 1595.

Outra solução proposta mas, possivelmente, nunca posta em prática, era a de obrigar que as cerca de 300 a 400 urcas, que iam anualmente a Setúbal embarcar sal, ao invés de entrarem vazias, transportassem cada uma cerca de 10 kg de cobre<sup>770</sup>, o que permitiria satisfazer as cerca de 4.000 kg que Portugal necessitava<sup>771</sup>.

No entanto, em 1631, com as peças perdidas em navios naufragados junamente com todas as necessidades que existiam para armar navios para operar no Atlântico e no Oriente, esvaziaram-se todos os armazéns em Lisboa, o mesmo se passando no que respeita à pólvora<sup>772</sup>. Após um novo esforço, possivelmente não só no fabrico mas, também, de "importação", três anos mais tarde, nos Armazéns da Coroa de Portugal e nos Armazéns da Armada de Castela, de Lisboa, já havia 203 peças, das quais 88 eram de bronze e 115 de ferro<sup>773</sup>.

Todas as peças que eram depositadas nos armazéns, incluindo as peças de fundição portuguesa, eram frequentemente utilizadas posteriormente, conforme as necessidades, nos navios de cada uma das coroas<sup>774</sup>.

Inclusivamente, seria prática normal serem os galeões de Castela, que eram cedidos à Coroa de Portugal, entregues devidamente apetrechados, incluindo a artilharia, munições e pólvora<sup>775</sup>.

---

<sup>770</sup> Mesmo em situações de grande necessidade, como foi o caso da armada de 1588, o estanho e o cobre necessários para as fundições pagavam os respectivos direitos, apesar das queixas ao Vice-rei. AGS GA, Leg.199, fol.52.

<sup>771</sup> AGS GA, Leg.431, fol.63.

<sup>772</sup> AGS GA, Leg.3156 de 30 de Julho de 1631.

<sup>773</sup> AGS GA, Leg.3163 de 31 de Julho de 1634.

<sup>774</sup> AGS GA, Leg.372, fol.309 e Leg.374, fol.23.

<sup>775</sup> AGS GA, Leg.3151 de 17 de Abril de 1627 e AGS GA, Leg.3162 de 11 de Setembro de 1634.

É assim, possível, constatar-se que, contrariamente ao que habitualmente a historiografia tradicional fez passar como a verdade, ou seja, de que os espanhóis teriam saqueado os Armazéns da Coroa de Portugal, o que realmente ocorreu foi uma utilização de peças de artilharia que estavam em Lisboa, mas não sendo estas apenas da coroa lusitana. Eventualmente, a ter existido saque, este terá sido perpetrado pelos partidários de D. António, Prior do Crato<sup>776</sup>.

Além disso, os oficiais de Castela mantiveram sempre uma relação do número de peças e outro material de guerra. Só entre 1580 e 1583, tinham sido retiradas dos Armazéns do Reino de Portugal cerca de 226 peças de artilharia, 165 reparos e muitos outros apetrechos de artilharia<sup>777</sup> e, para a Armada de 1588, foram retiradas 407 peças dos armazéns da Ribeira<sup>778</sup>. Contudo, só entre 1593 e 1595, foram entregues à Coroa de Portugal 225 peças de artilharia.

Não é de estranhar que, passados 16 anos depois da tomada de Lisboa e da estrutura de apoio lusa, os oficiais castelhanos não tivessem dúvidas em afirmar que, desde 1588, a Coroa de Castela já tinha cedido mais peças do que as recebidas<sup>779</sup>. Assim como muitas outras coisas<sup>780</sup>.

Já no século XVII, a falta de peças de artilharia para armar os navios portugueses chegou a ser tal que, em 1608, os nove galeões que largaram para a

---

<sup>776</sup> AGS GA, Leg.94, fol.29.

<sup>777</sup> Biblioteca Nacional de França, *Fonds Portugais*, Ms.30, fols.18 e 22.

<sup>778</sup> AGS GA, Leg.107, fol.86.

<sup>779</sup> AGS CMC2, Leg.1006 de 2 de Novembro de 1595 e AGS GA, Leg.453, fol.184.

<sup>780</sup> AGS GA, Leg.3151 de 17 de Abril de 1627.

Índia, foram equipados com peças retiradas dos navios da Armada del Mar Oceano<sup>781</sup>, tendo o mesmo ocorrido em 1621<sup>782</sup>.

Também se manteve a opção de utilizar as peças recuperadas de navios naufragados, como a que ocorreu em 1604 na ilha de São Miguel, por proposta da Junta de Fabricas<sup>783</sup> ou após o desastre de 1627 nas costas francesas, em que são efectuados esforços para que fossem devolvidas a Portugal pelo menos as 10 peças de bronze e duas de ferro, já recuperadas<sup>784</sup>.

A compra de peças directamente a Inglaterra, numa altura em que reinava a paz entre os dois reinos, também chegou a ser realizada<sup>785</sup>.

No que se refere às características das peças de artilharia e, em particular, às peças utilizadas nos navios, estas sofreram significativas alterações no que respeita ao número e tipo, nos 60 anos abrangidos neste estudo.

A experiência e os conhecimentos que Portugal tinha relativamente aos galeões e o seu apetrechamento, nomeadamente no que concerne ao seu armamento, levam a que o galeão *São João*, que seguiu como navio almiranta da Felicíssima Armada, fosse considerado, quando comparado com outros navios que integraram a mencionada força naval, como o mais bem artilhado, por ter um maior número de peças de artilharia mas, também, por serem mais uniformes, ou seja com uma menor diversidade de tipos.

---

<sup>781</sup> AGS SP, Leg.1479, fol.70.

<sup>782</sup> AGS GA, Leg.3148 de 26 de Fevereiro de 1623.

<sup>783</sup> GS GyM, leg.645, fol.72.

<sup>784</sup> AGS GA, Leg.3151 de 25 de Junho de 1627.

<sup>785</sup> AGS GA, Leg.3148 de 17 de Março de 1623.

Fruto desse estudo comparativo, efectuado por oficiais castelhanos, e possivelmente a pensar no armamento que os novos galeões que estavam a ser construídos no Norte da península, é apresentada uma proposta sobre o melhor armamento para armar um navio com 1.300 a 1.500 toneladas<sup>786</sup>.

Em 1617, a distribuição das peças e o tipo, a bordo de um galeão português, far-se-ia do seguinte modo: as quatro peças de proa e das amuras seriam entre as cobertas e as duas das amuras sobre a coberta; as quatro peças de guarda do leme e da popa disparariam, pelo menos, pelouros de 30 libras; as duas que iam debaixo do castelo de proa seriam de alcance, preferencialmente, meias colubrinhas de 15 lbs de bala, e as das segundas amuras e segundas quadras, seriam quatro peças de 18 a 22 lbs; as do través do mastro principal seriam quatro pedreiros e as restantes sacres e bastardas e roqueiros sobre os castelos da popa e da proa e, para cada peça, um artilheiro e um condestável<sup>787</sup>.

No que se refere aos reparos, o início da utilização dos com quatro rodas pequenas, ou “escaletas”<sup>788</sup> - por parte das diversas marinhas europeias -, assim como as vantagens e desvantagens em relação à utilização dos reparos de apenas duas rodas<sup>789</sup>, é um assunto que tem sido alvo de grandes debates. No entanto, é mais ou menos aceite pacificamente que terão sido os ingleses os primeiros a

---

<sup>786</sup> AGS GA, Leg.347, fols.217 e 218.

<sup>787</sup> AGS E, Leg.437, fol.174.

<sup>788</sup> ANTT, CC, parte II, maço 273, doc.155 e *Das cousas tocantes à marinha de guerra*, Arquivo Geral de Marinha, Ms.2461, p.15v.

<sup>789</sup> Sobre a problemática das vantagens e desvantagens ver, por exemplo: Richard Barker, “Notes: A miscellany”, in *Ordnance Society Journal*, nº2, London, 1990, p.74.

utilizar a bordo dos seus galeões este tipo de reparos de quatro rodas, embora não tendo abandonado completamente os de duas rodas<sup>790</sup>.

Esta questão tem sido particularmente explorada pela literatura anglo-saxónica, para justificar a “grande vitória” que os navios ingleses teriam obtido em 1588 sobre a Felicíssima Armada, mas já nada é mencionado sobre o episódio do galeão inglês *Revenge*, no Açores, em 1591<sup>791</sup>.

Estranhamente, no período após este grande duelo naval, o assunto deixou de despertar o interesse dos estudiosos, com excepção de um curioso conjunto de 130 fólios, sob o título de *Machines et ustenciles de guerre*, possivelmente desenhados por um português, devido ao facto de estarem representadas nas peças armas de Portugal. O fólio será do final do século XVI (c.1582 e 1596) e nele surgem três esboços de reparos com três ou quatro rodas pequenas, embora não apresente qualquer referência sobre a sua utilização<sup>792</sup>.

Graças à arqueologia subaquática, sabemos o formato geral dos reparos de duas rodas utilizados nos navios ibéricos, participantes na campanha de 1588, e que estes diferiam dos de terra pois, inclusivamente, tinham custos diferentes<sup>793</sup>.

Contudo, sabemos que, em determinado momento, os navios da Coroa de Portugal, assim como o de outros reinos europeus, passaram também a utilizar

---

<sup>790</sup> Encontra-se ainda por confirmar a presença de um reparo de quatro rodas a bordo de um dos três navios mediterrânicos que naufragaram na Irlanda. Steven Birch e D.M. McElvogue, “*La Lavia, La Juliana and the Santa María de Visor: Three Spanish Armada transports lost off Streedagh Strand, Co Sligo: an interim report*”, *IJNA*, vol.28, nº3, London, 1999, pp.272-273.

<sup>791</sup> Peter Earle, *The last fight of the Revenge*, London, Collins & Brown, 1992.

<sup>792</sup> Richard Barker, “Gun carriages in a notebook of Portuguese field artillery”, *Journal of the Ordnance Society*, 14, 2002, pp.19-30.

<sup>793</sup> Sobre esta questão e características dos reparos de mar, ver Augusto Salgado, *op. cit.*, pp.73-75.

reparos de quatro rodas, algo que já se encontrava amplamente espalhado no velho continente nos finais do século XVII<sup>794</sup>. Mas, em que data tal terá ocorrido?

Um documento de 1593, que contém uma extensa relação de artilharia para o mar, que foi entregue à Coroa de Portugal em 1592, por ordem do monarca, dá-nos a indicação que faltava, mencionando que “*Toda a dita artilharia excepto os dois falcões que são de câmara com os seus encavalgamentos novos ferrados com quatro rodas...*”<sup>795</sup>.

No entanto, a utilização deste tipo de reparos ainda não se encontrava disseminada por toda a esquadra pois, em 1594, entre os apetrechos recuperados de um galeão de nome *São Barnabé*, que tinha naufragado à entrada de Lisboa, encontravam-se “*rodas de reparos grandes por ferrar*”<sup>796</sup>. Dois anos mais tarde, na fortaleza de S. Julião da Barra, havia algumas peças que estavam montadas em reparos de mar, mas as fontes mencionam que não eram ainda esse novo tipo de 4 rodas mais pequenos<sup>797</sup>.

Há semelhança com o que aconteceu em Inglaterra, conforme ficou amplamente demonstrado do material recuperado no galeão *Mary Rose*, durante um determinado período, coexistiu a utilização dos dois tipos de reparos<sup>798</sup>. Embora em Castela conhecessem as vantagens dos reparos de quatro rodas, em relação aos de duas, nomeadamente no que se refere ao menor número de homens

---

<sup>794</sup> Em 1628, o navio sueco *Vasa* já tinha as peças de artilharia montadas em reparos de quatro rodas. Carl Olof Cederlund, *Vasa I. The archaeology of a Swedish warship of 1628*, Stockholm, Statens Maritima Museer, 2006, pp.334-345.

<sup>795</sup> AGS GA, Leg.365, fol.97.

<sup>796</sup> AGS BCMC2, Leg.1006 de 30 de Setembro de 1594.

<sup>797</sup> ANTT, CC, parte II, maço 113, doc.44.

<sup>798</sup> ANTT, CC, parte II, maço 274, doc.48.



necessários para operar uma mesma peça de artilharia, nesta época ainda utilizavam os reparos de duas rodas<sup>799</sup>.

A introdução deste novo tipo de reparo, terá obrigado a que, devido às suas rodas terem um único tamanho, as portinholas dos navios ficassem todas sensivelmente à mesma altura do pavimento<sup>800</sup>. Para que tal acontecesse, em 30 de Junho, o capitão Marolin de Juan<sup>801</sup>, pediu ao monarca que, todos os galeões que se fazem ou irão fazer em Portugal, tenham as cobertas fixas e planas, para que a artilharia possa jogar bem e que ele dará as instruções e acompanhará a construção dos navios<sup>802</sup>.

Apenas a título de curiosidade, sabemos que, pelo menos desde 1595, os cartuchos utilizados nas peças de artilharia a bordo dos navios, eram em tecido, nomeadamente em linho<sup>803</sup>.

#### 4.3. OS ABASTECIMENTOS

Conforme já foi anteriormente mencionado, embora nem todos os produtos que as armadas necessitavam tivessem origem em Lisboa ou mesmo em Portugal,

---

<sup>799</sup> Ma. Isabel Vicente Maroto ed., *Diálogo entre un vizcayno y un montañés sobre la fábrica de navíos*, Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca, 1998, pp.188-189.

<sup>800</sup> Augusto Salgado, "Portuguese naval carriages in the late 16<sup>th</sup> century", *Journal of the Ordnance Society*, 11, 1999, pp.30-33.

<sup>801</sup> Este oficial esteve desde 1581 muito ligado aos galeões portugueses, tendo inclusivamente comandado o galeão *São Martinho*, durante a campanha de 1588. Augusto Salgado, *Os navios de Portugal na Grande Armada*, Lisboa, Prefácio, 2004, pp.21 e 157.

<sup>802</sup> Augusto Salgado, "Portuguese naval carriages in the late 16<sup>th</sup> century", *Journal of the Ordnance Society*, 11, 1999, pp.30-33 e Augusto Salgado, *Seis galeões da Coroa de Portugal para Filipe II*, Lisboa, 2001, p.9.

<sup>803</sup> ANTT, CC, Maço 271, Doc. 124, Lisboa, 6 Novembro 1595.

Lisboa era um entreposto com as necessárias capacidades para as providenciar, mesmo que importando de portos “inimigos”.

O fornecimento dos apetrechos necessários para o aprontamento e construção dos navios eram centralizados pelos Armazéns da Casa da Índia, e o seu fornecimento era efectuado através da celebração de contratos com os fornecedores, que tinham uma duração variável, podendo chegar aos 50 anos de validade. Estes contratos eram prática habitual, pelo menos desde 1534, embora nem todo o material fosse adquirido através deste sistema, pois algum era adquirido por ajuste directo dos próprios armazéns. No entanto, com a criação do Conselho da Fazenda de Portugal e pelo facto dos armazéns se encontrarem na sua dependência, os contratos passaram a ser registados nos livros dos armazéns, pelos respectivos escrivães da fazenda.

Esses contratos especificavam, não somente o material mas, também, as dimensões e o prazo para a entrega, e podia ir desde a pregadura para um navio, ao navio em si<sup>804</sup>.

Entre os géneros que Lisboa fornecia encontravam-se os produtos frescos, como a carne e o peixe, que eram para consumo imediato. As carnes, a de porco e a de vaca, destinavam-se ao consumo de todos os participantes na Armada, enquanto a carne de carneiro só era utilizada pelo pessoal doente<sup>805</sup>. No tocante ao

---

<sup>804</sup> AGS SP, Leg.1472, fol.226-240.

<sup>805</sup> Existem variadas referências sobre o fornecimento de diversos tipos de carnes para os navios da Armada. Manuel Gracia Rivas, *op. cit.*, pp.59-77.

peixe, o principal peixe fresco fornecido foi a sardinha<sup>806</sup>, especialmente a capturada em Setúbal<sup>807</sup>.

Tanto a carne como o peixe também eram fornecidos salgados, embora este tipo de conservação fosse mau para embarcar, por provocar muita sede<sup>808</sup>. Outros exemplos de pescado salgado embarcado poderiam ser o bacalhau, o polvo e o atum<sup>809</sup>.

Também importante, na alimentação de bordo, era o queijo, o qual foi fornecido proveniente de várias origens: Portugal, Andaluzia e Norte da Europa<sup>810</sup>.

Outros alimentos adquiridos em Lisboa, para serem fornecidos aos navios para as refeições a bordo eram, por exemplo, o azeite<sup>811</sup>, o vinagre<sup>812</sup>, as favas, o grão, o arroz e o toucinho.

---

<sup>806</sup> A título de exemplo, eram dadas a cada elemento 6 onças ou 5 sardinhas. Hugo O'Donnell Y Duque de Estrada, "Los bastecimientos de la «Armada Invencible». Su escasez como causa del fracaso", *Revista de Historia Naval*, año XIV, nº 55, Madrid, 1996, pp.51-53.

<sup>807</sup> Manuel Gracia Rivas, *op. cit.*, pp.54-55. Ainda com a Armada em Lisboa, surgiu uma crescente aversão ao peixe fresco, o que fez com que a sardinha fresca de Setúbal acabasse por ser substituída por rações de carne ou toucinho. Hugo O'Donnell Y Duque de Estrada, *op. cit.*, p.48.

<sup>808</sup> Fernando Oliveira, *A Arte da Guerra no Mar*, Lisboa, Ministério da Marinha, 1983, p.44. No entanto, era a única maneira de, na época, manter por maiores períodos a alimentação.

<sup>809</sup> O atum, que era barato e nutritivo, vinha principalmente do Algarve (Portimão e Lagos), e também da Andaluzia. Manuel Gracia Rivas, *op. cit.*, p.53. Este era fornecido em barris e medido em libras. AGS GA Leg.221, fol.167 e AGS CS2E Leg.278, fols. 1156-1157.

<sup>810</sup> Manuel Gracia Rivas, *op. cit.*, pp.55-56 e 70.

<sup>811</sup> O azeite era fornecido em tinhas ou botijas de barro. *Id, op. cit.*, p.70. Chegou mesmo a ser algum adquirido em Ponta Delgada. *Libros de cargos de bastecimientos*, Peppys Lib., Cambridge, pp.53-53.

<sup>812</sup> O vinagre tinha várias aplicações a bordo dos navios, uma das quais seria a de aumentar o fornecimento de calorias e dar uma sensação de repleção (Carlos e Maria Cristina Silveira, "A alimentação na «Invencível Armada»", *ACMN*, vol.CIII, Tomos 4 a 6, Lisboa, ABR-JUN 1973, pp.299-300) e a outra a de esfriar as peças de artilharia, quando misturado com água. Diego Garcia de Palacio, *Instrucion Nautica*, Mexico, Pedro Ocharte, 1587, p.123. Era normalmente

Porém, o alimento crucial a bordo era o biscoito naval<sup>813</sup>. Este, nesta época, era feito, principalmente, em Vale de Zebro, na margem Sul do Tejo<sup>814</sup>, embora, para a preparação da Armada de 1588, tivessem sido utilizados praticamente todos os fornos que havia em Lisboa e arredores, tendo ainda sido proposta a construção de mais 18 fornos<sup>815</sup>.

No entanto, como Lisboa não tinha capacidade para fornecer biscoito em quantidade suficiente para todos os navios da *Felicíssima* Armada, foram enviadas para este porto grandes quantidades de farinha e biscoito já feito, provenientes do Mediterrâneo e do Norte da Europa<sup>816</sup>. Em 1623, e devido ao valor elevado que o biscoito feito em Lisboa tinha alcançado, o monarca ordenou que o biscoito para a Armada del Mar Oceano deveria ser importado da Andaluzia ou de qualquer outro local mais barato ou que, se tivesse de ser feito em Lisboa, então que fosse o trigo importado da Sicília ou do Norte de África, por também aí ser mais barato<sup>817</sup>.

No tocante às bebidas, o vinho era uma importante bebida a bordo dos navios, pois aguentava mais tempo do que a água<sup>818</sup>, principalmente os vinhos mais

---

embarcado em pipas. AGS GA Leg.221, fol.167, mas também podia ser distribuídos aos navios em *botas de barro* de capacidade 29@ e 1,5 @. *Libros de cargos de bastecimentos*, Peppys Lib., Cambridge, pp.53-53.

<sup>813</sup> O biscoito naval devia ser cozido duas vezes, de modo a ficar bem seco para melhor se aguentar no mar. Por essa razão, também devia ser de trigo e não de centeio ou cevada. Fernando Oliveira, *op. cit.*, pp.43-44.

<sup>814</sup> A. J. Malheiro do Vale, ed., *op. cit.*, p.33.

<sup>815</sup> AGS GA, Leg.189, fol.19, in *BMO*, vol. II, doc.1071, p.464.

<sup>816</sup> Alguns dos carregamentos biscoitos, quando chegaram a Lisboa, já não se encontravam em boas condições. Manuel Gracia Rivas, *op. cit.*, pp.52-53 e 66.

<sup>817</sup> MNM, ms379, fol.309.

<sup>818</sup> Houve vinhos que chegaram em bom estado à Península Ibérica, após a jornada de 1588 e que foram vendidos por um valor superior ao que tinham sido comprados. Hugo O'Donnell Y Duque de

fortes<sup>819</sup>. Para a jornada de 1588, como os navios foram abastecidos com vinhos de diversas regiões de Portugal e dos domínios de Filipe II<sup>820</sup>, foram estabelecidas regras com prioridades para o seu consumo, devido às suas diferentes características e capacidade em se aguentarem em bom estado a bordo.

Para alimentar o lume das cozinhas era fornecida aos navios lenha, que era referenciada em barcaças<sup>821</sup>, em quintais<sup>822</sup> ou ainda em carros<sup>823</sup>.

Entre outro material para os navios, havia os panos de Vila do Conde, que era utilizado para as velas<sup>824</sup>, enxárcia que chegava ao reino através de mercadores flamengos<sup>825</sup>. Em Lisboa, era preparada estopa branca, para calafetar as obras vivas dos navios, e preta, para as superstruturas, em quantidades suficientes para ser enviada para outros portos. Situação semelhante ocorria, por exemplo, com os fanais, habitualmente em cobre, que eram colocados na popa dos navios<sup>826</sup>.

---

Estrada, *op. cit.*, p.50. Além disso, aquele que se estragava, podia ser sempre utilizado como vinagre.

<sup>819</sup> Fernando Oliveira, *op. cit.*, p.44.

<sup>820</sup> Há referências, por exemplo, a vinhos de Santarém, Lamego, Monção, Andaluzia, Ponte de Lima, Jerez, Condado, Porto. Manuel Gracia Rivas, *op. cit.*, pp.62, 63, 66, 67 e 70 e Hugo O'Donnell Y Duque de Estrada, *op. cit.*, p.48.

<sup>821</sup> AGS GA Leg.221, fol.102 in *BMO*, vol.III, t.III, doc.3202, p.1338.

<sup>822</sup> AGS CS2E, Leg.278, fol.328-330.

<sup>823</sup> AGS CS2E, Leg.278, fol.1349v-1350.

<sup>824</sup> AGS GA, Leg.143, fol.5.

<sup>825</sup> Isto em 1583. AGS GA, Leg.143, fol.207.

<sup>826</sup> AGS GA, Leg.190, fol.68.

#### 4.4. O PESSOAL

Em 1581, as forças de Castela já se debatiam com uma grave falta de gente de mar pelo que a contratação de portugueses era fundamental para garantir as necessidades dessa coroa. Foi o que aconteceu na preparação da armada que iria seguir para os Açores nesse ano em que, como a gente de mar de Lisboa que se encontrava apta, estava prevista ir toda para a Índia, foi necessário ir buscar marinheiros a Aveiro<sup>827</sup>, Porto e Vila do Conde. Tal como noutras situações semelhantes noutras áreas, esta cooperação não era imposta, pois esta gente de mar só embarcou após saber qual seria o soldo que iriam receber<sup>828</sup>.

Também as zonas de entre o Douro e Minho e o Algarve forneciam gente de mar para as armadas embora, em 1583, por exemplo, não houvesse em número suficiente<sup>829</sup>. No Algarve, em particular, a gente de mar e os artilheiros, que eram necessários para os navios da Coroa, eram os mesmos que trabalhavam nas almadravas, o que ainda tornava o seu recrutamento mais difícil na época em que estes se encontravam em faina no mar<sup>830</sup>.

Em 1598, e ao contrário com o que acontecia nas Astúrias e na Galiza, segundo um almirante castelhano, havia gente de mar portuguesa suficiente para satisfazer as necessidades das armadas de Castela, embora o seu recrutamento tivesse de ser efectuado de uma forma discreta, de acordo com as orientações dos

---

<sup>827</sup> Os marinheiros de Aveiro, já na altura eram da pesca do bacalhau. AGS GA, Leg.111, fol.113.

<sup>828</sup> AGS GA, Leg.111, fol.205.

<sup>829</sup> AGS GA, Leg.143, fol.109.

<sup>830</sup> AGS GA, Leg.162, fol.63.

governadores. O recrutamento foi efectuado em Lisboa, Aveiro, Porto, Mondego<sup>831</sup> e Setúbal, tendo o pessoal recrutado embarcado em duas urcas que foram enviadas apenas com esse fim, percorrendo essas povoações<sup>832</sup>.

Em 1600, as necessidades em gente de mar da monarquia Habsburgo, continuavam a poder ser preenchidas por gente de Portugal, em especial da zona de Lisboa. Assim, os oficiais castelhanos consideravam que não havia dificuldades em levantar cerca de 300 homens do mar experientes, i.e. sem serem nem grumetes nem pajens<sup>833</sup>.

Em 1613, mantinha-se a falta de gente de guerra e gente de mar para as armadas da monarquia Habsburgo, sendo Portugal uma alternativa, em especial nas zonas limítrofes de Lisboa. No entanto, aos olhos das chefias castelhanas, estes eram elementos poucos disciplinados e com pouca experiência e não havia em número suficiente para satisfazer as necessidades de ambas as coroas<sup>834</sup>.

Talvez com esse intuito, é efectuado um levantamento da gente de mar existente nas vilas e cidades de porto de mar, em Portugal continental, que contabilizou, no total, 6.171 homens<sup>835</sup>.

No que se refere aos comandantes dos navios e armadas da Coroa de Portugal, nos finais do século XVI, e já sob o domínio filipino, para ser entregue o comando de uma força naval dessa Coroa ou de um navio, não bastava apenas que

---

<sup>831</sup> Quase de certeza tratava-se da Figueira da Foz.

<sup>832</sup> AGS GA, Leg.515, fol.59.

<sup>833</sup> AGS GyM, Leg.635, fol.2.

<sup>834</sup> AGS E, Leg.436, fol.159.

<sup>835</sup> AGS SP, Leg.1552, fol.553.

fossem nobres, com posses e experiência, era também necessário que fossem fiéis aos monarcas castelhanos<sup>836</sup>.

A sua nomeação como capitães-mor das Armadas de Portugal, ou como “*capitão de mar*” de um navio da Coroa de Portugal, era efectuada pelo monarca, por proposta do Vice-Rei ou dos Governadores. Normalmente, o primeiro a ser nomeado era o capitão-mor da armada e só depois é que os restantes capitães eram escolhidos<sup>837</sup>. Já para os navios de Castela, os comandantes dos navios que integravam a Armada del Mar Oceano, era ao monarca que cabia a escolha final, a partir de uma lista elaborada pelo Conselho da Guerra<sup>838</sup>.

Após a nomeação, competia ao Provedor dos Armazéns e das Armadas entregar o navio ao *capitão de mar* – o qual, antes de assumir o cargo e de receber o navio efectuava o juramento dos Santos Evangelhos – e pagar-lhe o seu soldo<sup>839</sup>.

Estes capitães eram oriundos da nobreza portuguesa e possuíam grande experiência das coisas de mar<sup>840</sup>, contrariamente ao que sucedia com a maioria dos comandantes dos navios da Carreira da Índia<sup>841</sup>. A sua experiência provinha da sua participação em diversas armadas reais e do comando de diferentes tipos de navios ao longo da sua carreira. Muitas vezes, havia famílias que acabavam por ficar

---

<sup>836</sup> AGS E-Portugal, Leg.2763 (L-1550), fol. 157 in *BMO*, vol.II, doc.560, p.75.

<sup>837</sup> AGS, E, Leg. 431, fols.2v e 3 e AGS E-Portugal, Leg.2763 (L-1550), fol. 157 in *BMO*, vol.II, doc.560, p.75.

<sup>838</sup> Carla Rahn Phillips, *op. cit.*, p.191.

<sup>839</sup> João Saldanha Oliveira e Sousa, *Regimento que se deu a João de Saldanha, indo por capitão-mor da armada da costa no ano 1585*, Porto, 1944, pp.22-23.

<sup>840</sup> AGS GA, Leg.513, fol.77.

<sup>841</sup> Francisco Contente Domingues e Inácio Guerreiro, “A vida a bordo na Carreira da Índia. (Século XVI)”, sep. da *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXXIV, 1988, p.199.



ligadas ao mar por várias gerações<sup>842</sup>, sendo a recompensa dos serviços prestados à Coroa habitualmente dada através do comando de uma nau da Índia<sup>843</sup>. No entanto, nem sempre isto acontecia e o primeiro português que comandou uma armada conjunta queixava-se ao monarca que era importante que o seu soldo mensal de 500 escudos fosse pago anualmente e em adiantado pois, ao longo dos 32 anos que tinha servido os monarcas castelhanos, nunca tinha sido agraciado com quaisquer honrarias, não tendo portanto dinheiro para manter o seu estatuto de comandante da força naval<sup>844</sup>.

A exoneração do cargo de comandante de um navio, como acontece ainda hoje aliás, podia ocorrer por variados motivos, tais como razões de doença<sup>845</sup>, falta de competência<sup>846</sup> ou por passarem a comandar outro navio<sup>847</sup>.

De acordo com os “contratos” dos capitães de mar dos galeões da Coroa de Portugal, era-lhes conferida a mesma autoridade, prerrogativas e imunidades que eram normalmente atribuídas aos comandantes dos navios de Castela<sup>848</sup>.

---

<sup>842</sup> Artur Teodoro de Matos, “A Armada das ilhas e a Armada da costa no século XVI”, Lisboa, 1985, pp.3-57, *Id.*, “O diário de bordo das viagens de Francisco de Faria Severim aos Açores em 1598”, *BIHIT*, vol.XLIII, tomo II, Angra do Heroísmo, 1985, pp.419-458, *Id.*, “Subsídios para a história da Carreira da Índia. Documentos da nau São Pantaleão (1592)” in *Na Rota da Índia. Estudos de história da expansão portuguesa*, Macau, 1994, pp.111-238, Carlos Francisco Moura, “Tristão Vaz da Veiga – Capitão-Mor da Primeira viagem Macau-Nagasáqui”, *Boletim do Museu e Centro de Estudos Marítimos de Macau*, nº 3, Macau, [s.d.], pp.103-168, BNL FG Códice 8750 e TT CC, parte I, maço 113, doc. 17 e maço 275, doc. 90.

<sup>843</sup> Artur Teodoro de Matos, *op. cit.*, pp.206-208 e 213-227 e Carlos Francisco Moura, *op. cit.*, p.158.

<sup>844</sup> AGS GA, Leg.1292 de 6 de Janeiro de 1640.

<sup>845</sup> AGS CS 2 E, Leg.286, fol.1097.

<sup>846</sup> AGS CS 2 E, Leg.286, fol.830.

<sup>847</sup> AGS GA, Leg.146, fol.65, in Pazzis Pi Corrales, *Felipe II y la lucha por el dominio del mar*, Madrid, 1989, p.235. e AGS GA, Leg.221, fol.185.

<sup>848</sup> AGS CS 2 E, Leg.286, fols.658 e 662.

Quando os navios se encontravam integrados em armadas de Castela, a nomeação dos capitães dos navios era feita pelo comandante da armada, podendo ser portugueses ou originários das diversas possessões da Coroa de Castela<sup>849</sup>. Nesta situação, o seu soldo era pago pelos provedores da respectiva armada<sup>850</sup>.

Por norma, mesmo no caso de indivíduos que não eram de origem portuguesa, estes também eram homens com prática e experiência das coisas de mar e de guerra<sup>851</sup>, habitualmente obtidas nos diversos teatros de operações, quer no mar<sup>852</sup> quer nos célebres terços espanhóis em terra<sup>853</sup>. Essa experiência era importante para evitar as situações de conflito que, por vezes, surgiam entre os capitães da gente de guerra e o *capitão de mar*<sup>854</sup>.

Efectivamente, o facto do capitão de mar só ter como função apoiar o capitão da *gente de guerra* "...no governo das coisas do mar..."<sup>855</sup>, e este último ser o responsável pelas decisões de combate do navio, no geral, debilitava a estrutura e a capacidade de comando dos navios castelhanos. Essa complexa hierarquia de competências funcionava melhor quando o capitão da *gente de guerra* era alguém

---

<sup>849</sup> AGS GA, Leg.146, fol.65 in Pazzis Pi Corrales, *Felipe II y la lucha por el dominio del mar*, Madrid, 1989, p.235 e AGS CS 2 E, Leg.286.

<sup>850</sup> Num legado da *Contaduría del Sueldo* do Arquivo de Simancas, encontram-se diversos documentos relativos à nomeação e pagamentos a diversos elementos dos navios da Coroa de Portugal, incluindo os capitães, pilotos e escrivães. AGS CS 2 E, Leg.286.

<sup>851</sup> Por exemplo AGS GA, Leg.418, fol.170.

<sup>852</sup> Por exemplo Francisco de Aledo que tinha sido oficial da galé real de Lisboa, foi posteriormente capitão do galeão *São João* em 1587 e em 1591, capitão do *San Pablo*. AGS CS 2 E, Leg.286, fol.663. Já o Alferez Juan Iñiguez de Medrano, capitão de mar do *São Mateus* em 1588, tinha seguido como aventureiro na armada de 1587 que foi aos Açores. AGS GA, Leg.199, fol.85, in *BMO*, vol.III, t.II, doc.2307, p.705.

<sup>853</sup> AGS GA, Leg.418, fol.170.

<sup>854</sup> AGS GA, Leg.462, fol.217.

<sup>855</sup> Fernandez Duro, *La Armada Invencible*, t.II, Madrid, 1885, doc.185, p.373.

com autoridade ou estatuto social elevado, ou seja, nobre de categoria mais elevada que o *capitão de mar*, mas também com experiência na guerra no mar<sup>856</sup>. Quando tal não ocorria, conforme o próprio comandante da Felicíssima Armada constatou durante os combates no Canal, a gente de mar não tinha respeito pelos capitães de guerra e a prestação desses navios nos combates era muito inferior à dos restantes<sup>857</sup>.

Nos navios da Coroa de Castela, só em 1607 é que deixou de existir este tipo de comando bicéfalo nos navios da Carreira das Índias, com o surgimento do cargo de Capitão-de-Mar-e-Guerra. Na Armada del Mar Oceano ter-se-á mantido o sistema anterior<sup>858</sup>.

Como acontecia com os capitães dos navios, a cooperação entre os dois reinos ocorria até nos pilotos que, caso necessário, poderiam ser enviados para os Açores esperar as frotas das Índias Ocidentais, para possibilitar que estas seguissem para Lisboa, em vez de Sevilha. Aparentemente, e talvez um pouco estranhamente, as costas da Galiza e de Portugal, em particular as aproximações de Lisboa, não eram ensinadas aos pilotos de Castela, em Sevilha<sup>859</sup>.

Ainda para a Coroa de Castela, em particular, existia uma outra debilidade, motivada pelo número insuficiente de pilotos disponíveis, que ainda continuava a ocorrer em 1596, apesar de a lacuna estar correctamente identificada desde 1588,

---

<sup>856</sup> AGS GA, Leg.481, fol.183.

<sup>857</sup> Fernandez Duro, *op. cit.*, doc.185, p.385.

<sup>858</sup> Fernando Serrano Mangas, *op. cit.*, p.239.

<sup>859</sup> AGS GA, Leg.166, fol.202.

que era o facto de essa coroa não conseguir colocar um piloto em cada um dos galeões das armadas<sup>860</sup>.

Para a coroa lusitana, queixas deste tipo de situações não surge na documentação, que habitualmente só menciona questões relacionadas com a Carreira da Índia. Para o Atlântico, poucas informações chegaram até nós, apenas que, para o mencionado Oceano e, em particular para a carreira do Brasil, a maioria dos pilotos provinha de povoações a Norte de Lisboa, nomeadamente de Aveiro, Viana e Caminha<sup>861</sup>.

Sobre outros oficiais embarcados nos navios da Coroa de Portugal, a operar noutras armadas que não a caminho do Oriente, pouco ou nada se sabe mas, possivelmente, e à semelhança com outras áreas, deveria existir alguma relação directa com o que era aplicado em Castela. Por exemplo, de acordo com a legislação marítima espanhola, de 17 de Março de 1608, obrigava-se a que cada galeão da Real Armada tivesse embarcado dois carpinteiros e dois calafates<sup>862</sup>.

Mais cuidado existia com um dos elementos fundamentais para um navio de guerra, os bombardeiros. Para estes sabemos que, desde 1591, e tal como acontecia com a restante gente de mar, também eram registados num livro existente na Casa da Índia e que só eram admitidos após realizarem um exame.

Em 1626, mantém-se a situação e o respectivo regimento desse ano fornece mais algumas informações importantes, nomeadamente que os exames eram efectuados em terra e a bordo de navios e que, todos os domingos, aqueles que se encontravam na cidade, praticavam a sua arte na “barreira”, mas também poderia

---

<sup>860</sup> AGS GA, Leg.481, fol.183.

<sup>861</sup> AGS SP, Leg.1524, fols.8 e 16.

<sup>862</sup> João Pedro Vaz, *op. cit.*, p.77.

ser em terra ou no mar<sup>863</sup>.

O século XVII viu criar o primeiro corpo de soldados especializado da Coroa de Portugal<sup>864</sup>, o *Terço da Armada da Coroa de Portugal*. Esta força foi utilizada principalmente em acções no Atlântico e serviu para tentar suprir um problema comum às duas coroas na época, que era a falta de qualidade e de formação dos soldados que embarcavam nos navios das armadas. Essas dificuldades eram mais sentidas nas Armada do Mar Oceano do que na Carreira das Índias, por exemplo<sup>865</sup>.

No Oriente, só em Abril de 1628 é que o monarca sugere ao então vice-rei, o conde da Vidigueira, que crie um corpo de 600 homens, em tudo semelhante ao que já tinha sido criado na Europa anteriormente<sup>866</sup>.

Ainda na gente de mar, mas no que se refere aos simples marinheiros e cargos menores e, ao contrário com o que acontecia em Espanha e na Carreira da Índia, para guarnecer os navios das armadas reais eram recrutados marinheiros experientes<sup>867</sup>. Esse cuidado é demonstrado por diversas vezes, tendo o monarca especial atenção com os soldos e a experiência dos oficiais que compunham as guarnições desses navios, em especial dos navios chefes das armadas<sup>868</sup>.

---

<sup>863</sup> Leonor Freire Costa, "Os regimentos sobre a matrícula dos oficiais da navegação, da Ribeira e bombardeiros de 1591 e 1626", *Revista de História Económica e Social*, nº 25, Lisboa, Janeiro-Abril 1989, pp.89-125.

<sup>864</sup> Lisboa, 17 de Abril de 1628, *Livro das Monções*, nº25, fl.5, nº 3, in *Documentos remetidos da Índia - Livro das Monções (1625-1736)*, vol. II, Universidade Nova de Lisboa, [Lisboa], 2002, p.12.

<sup>865</sup> Jorge Semedo de Matos, "O Terço da Armada Real", *ACMN*, vol. CXXII, Abr-Jun 1992, pp.217-241.

<sup>866</sup> Fernando Serrano Mangas, *op. cit.*, p.237.

<sup>867</sup> A.H.M.P., *Livro de Próprias*, nº3, fl.152, Lisboa, 15 de Março de 1589, doc. 136 in Francisco Ribeiro da Silva coord., *op. cit.* vol.I, p.224.

<sup>868</sup> I.A.N./T.T., *Corpo Cronológico*, Parte 1ª, Maço 113,doc. Nº. 9, Madrid, 10 de Março de 1585, doc. 264 in Francisco Ribeiro da Silva coord., *op. cit.*, vol.II, pp.400-401.

Em 1591, mais concretamente a 26 de Outubro desse ano, Filipe II de Espanha, promulga um regimento com o objectivo de combater a crescente falta de *gente de mar* experiente através, não só do seu registo mas, também, obrigando-os a embarcar nas armadas reais, no ano seguinte ao seu regresso do Oriente. Caso não o fizessem, não poderiam embarcar de novo na Carreira da Índia. Os bombardeiros tinham um sistema de registo semelhante, embora fosse efectuado num livro separado.

Esse registo, inicialmente local, era depois enviado para Lisboa, para que o Provedor dos Armazéns da Guiné e da Índia, através dos seus funcionários, pudessem controlar as necessidades e a sua distribuição pelos navios.

Em 1609, e possivelmente já com o objectivo de melhorar o sistema, foi promulgada uma nova legislação para definir regras e procedimentos para a emissão das certidões por serviços prestados, nas diversas armadas do reino. As certidões dos serviços efectuados no Reino, nas armadas da costa, das ilhas e lugares de África - S. Jorge da Mina, Cabo Verde e Guiné - nas quais constariam o tempo e a qualidade dos serviços prestados, teriam de ser emitidas até 6 meses após o final do serviço. As restantes seriam de um ano. Competia ao capitão-mor das armadas assinar essas certidões<sup>869</sup>.

Aparentemente, o sistema não funcionou bem pois, em 25 de Maio de 1626, a ordem dos embarques foi alterada, passando os homens de mar a embarcar

---

<sup>869</sup> Madrid, 24 de Julho de 1609, *Livro das Monções*, nº25, fl.5, nº 3, in *Documentos remetidos da Índia - Livro das Monções (1625-1736)*, vol. II, Universidade Nova de Lisboa, [Lisboa], 2002, p.154.

primeiro nas armadas reais e, só depois, na Carreira da Índia, mas nos mesmos cargos que tinham desempenhado nas primeiras<sup>870</sup>.

Apesar de algumas notícias que surgem na época, de que Portugal teria falta de gente de mar para as armadas do Atlântico, em particular, aparentemente não existem queixas nessa área, chegando mesmo a ocorrer, durante os anos 20 e 30 do século XVII, um aumento no seu número, em especial de naturais de Lisboa e do Algarve<sup>871</sup>. Esse aumento de homens fez com que, em Março de 1623, e face à escassez de tripulantes de Castela para a Armada del Mar Oceano, tivesse sido decidido que o recrutamento para a força fosse efectuado no Algarve<sup>872</sup>.

No que se refere à distribuição pelos postos e funções da gente de mar e de guerra a bordo dos galeões portugueses, manteve-se com poucas variações no decorrer dos 60 anos aqui em análise. Esse relativo imobilismo deveu-se, principalmente, ao facto de também não terem ocorrido grandes alterações nos navios que eram utilizados.

Quanto ao pessoal «não combatente», este ia “*para baixo da coberta*” e os calafates deviam circular junto à linha de água, de modo verificar eventuais danos provocados artilharia inimiga, devendo a sua reparação ser feita pelo exterior com recurso a pranchas ou “boiões”, e pelo interior recorrendo a cobertores ou a colchões<sup>873</sup>.

Os restantes eram distribuídos nos castelos, corredores laterais e cobertas, conforme as disponibilidades em número e as funções que eram necessárias

---

<sup>870</sup> Leonor Freire Costa, *op. cit.*, pp.89-125.

<sup>871</sup> Fernando Serrano Mangas, *op. cit.*, p.221.

<sup>872</sup> Robert A. Stradling, *op. cit.*, p.86.

<sup>873</sup> Luciano Cordeiro, *Dois capitães da Índia*, Lisboa, 1898, p.25, *cit.* João Pedro Vaz, *op. cit.*, p.76.

desempenhar. A principal diferença que surge é relativa à guarnição das peças de artilharia em que, em 1638, a cada coberta era distribuído, para cada peça, um artilheiro e dois soldados. No entanto, existia um conjunto de oficiais que comandam a artilharia, para cada bordo e, agregado a cada grupo de oficiais, surge a figura de um “reformado”, cujas funções exactas se desconhece<sup>874</sup>.

---

<sup>874</sup> *Cartas do 1º Conde da Torre*, vol.II, [Lisboa], CNCDP, 2001, pp.103-106 e Augusto Salgado, *Os navios de Portugal na Grande Armada*, Lisboa, Prefácio, 2004, pp.96-98.



## CONCLUSÕES

A monarquia dos Habsburgos pode ser considerada como um dos grandes expoentes do monopólio estatal da “utilização da violência”, em especial nas questões relativas ao mar, em que os elevados custos e as grandes necessidades de meios e recursos apenas eram obtidos pela estrutura do Estado. Lisboa, pelas suas características naturais, localização e pela estrutura administrativa já existente, foi durante este período um dos elos principais dos acontecimentos que ocorreram no Atlântico.

Contudo, e contrariamente ao que também era habitualmente afirmado<sup>875</sup>, não ocorreu nenhuma utilização abusiva por parte de Castela. Embora essa cooperação não fosse do agrado dos súbditos lusos, Castela tratou este “novo” reino como igual, estabelecendo na capital uma estrutura administrativa própria para apoiar as suas necessidades, que concorria em perfeita igualdade com outros actores.

Esta realidade já existia em grande parte antes de 1580 e foi seguida pela Coroa de Portugal durante os 60 anos decorridos entre 1580 e 1640, com a mesma estrutura administrativa estatal a operar em simultâneo em ambas as vertentes: na vertente comercial, na designada Carreira da Índia, e na vertente militar, das Armadas de Portugal.

Neste período, grande parte das dificuldades que surgiram não se podem atribuir a um menor poder do Estado mas, unicamente, às limitações orçamentais

---

<sup>875</sup> Frazão de Vasconcelo, *A marinha no tempo dos Felipes, Congresso do Mundo Português*, vol. IV, tomo I, I secção, Lisboa, Seccção de Congressos, pp.260-261.

da Coroa. Por esta razão, e de modo a financiar a guerra, em particular os navios e respectivos apetrechamentos, assim como a estrutura administrativa que suportava toda a intervenção da monarquia, foram criados impostos e taxas diversas. A célebre «Taxa do Consulado», criada em 1593 para financiar os meios navais para protecção do reino e das armadas, é disso um exemplo para a Coroa de Portugal.

É nesse ano que se efectiva o colapso da estrutura militar naval da Coroa de Portugal, cujo início já tinha ocorrido em 1588. Surge, assim, o que pode ser considerado como o momento crucial de toda esta análise, e que resulta de uma conjugação de factores que vão afectar toda a actividade naval e marítima, inclusivamente nos anos posteriores ao período aqui analisado.

Efectivamente, em 1592, três dos novos galeões da Coroa de Portugal seguem como naus da Carreira da Índia devido às perdas que se faziam sentir nessa carreira e, nesse ano são, pela primeira vez, cedidos (por empréstimo), navios da Coroa de Castela à sua congénere portuguesa. Inicia-se, aqui, um ciclo sem recuperação em que, até 1640, a compra e o empréstimo de navios de Castela à Coroa de Portugal é um fenómeno constante e fundamental para a manutenção de toda a estrutura naval e marítima lusitana, com a quase totalidade dos galeões que compunham as armadas portuguesas, incluindo as que seguiram para o Oriente, a serem adquiridos em Castela.

Não podendo nós *"...recompôr a História à nossa vontade e dizer o que teriam feito ingleses e holandeses se não tivéssemos tido a infelicidade dos Filipes, ..."*, conforme afirmou, e bem, Frazão de Vasconcelos há quase 70 anos, importa portanto, saber o que levou a essa situação de dependência e fragilidade.

A estrutura administrativa e militar da Coroa de Portugal possuía as bases para poder responder, com sucesso, aos novos desafios que eram colocados pelas potências protestantes, desde que a situação se mantivesse estável. Contudo, as perdas de navios, em especial na Carreira da Índia, começaram a ser de tal maneira elevadas, que a estrutura existente já não foi capaz de responder eficazmente. Essa falta de resposta ocorreu não só nos meios navais mas, também, ao nível do principal instrumento dos navios de guerra, a artilharia.

Simultaneamente, também faltou a vontade política, daqueles que mais beneficiavam da situação de rei ausente, para implementar as medidas necessárias para inverter a situação de decadência. Disso é exemplo a manutenção da utilização de navios de 4 cobertas, em detrimento dos navios de 3 cobertas, mesmo após terem estes últimos sido os escolhidos.

Esta situação de colapso, ocorrida apenas alguns anos após 1580, leva ao surgimento de uma dependência quase total de Portugal em relação à Coroa de Castela, no que toca à aquisição e utilização dos meios navais. Efectivamente, muitos dos que eram utilizados pela coroa lusitana, não só no Atlântico mas, também, no Oriente, não eram de origem portuguesa, antes vinham de Castela ou até de outras nações do norte da Europa.

Neste teatro de operações, e apesar da situação de precariedade da Coroa de Portugal, Lisboa e os meios humanos e materiais de que dispunha, desempenharam, durante os 60 anos aqui estudados, um papel de destaque. Disso são exemplo as inúmeras armadas que foram prontadas em Lisboa, assim como as diversas acções navais que contaram com meios lusitanos, quase sempre de

forma bastante relevante, não só nos episódios mais conhecidos, como foi o caso da Armada de 1588, mas também, nos pequenos combates.

É possível concluir, deste modo, que o declínio da estrutura naval portuguesa se iniciou muito antes da chegada dos holandeses e ingleses ao Oriente e que foram os governantes portugueses que geriam o reino na ausência do rei, utilizando as regras impostas entre a Coroa de Portugal e as de Castela, que mantiveram a estrutura a funcionar em direcção ao precipício.

Em contraste com a tentativa de modernização da estrutura administrativa que existia em Portugal, no final do século XVI e inícios do século XVII, coexistiam alguns dos resquícios das estruturas anteriores, nomeadamente em algumas das funções ligadas aos assuntos do mar, como por exemplo, o cargo de «Provedor dos Armazéns e das Armadas» que se manteve na mesma família, de apelido César, para além dos 60 anos de monarquia dualista.

Igualmente, o facto de terem surgido os diversos tratados de construção naval neste período, é claro testemunho dessa tentativa permanente de “nacionalização” da arte de construção naval, cujo auge ocorre em 1621 com a selecção dos navios que deviam integrar as armadas da Carreira da Índia. Este processo, que durou vários anos, resultou em acesos debates entre a gente de mar e os oficiais da estrutura administrativa da Coroa de Portugal, e acabou por ficar ligado ao que ocorria em Castela. Este caminho paralelo resultava, muito provavelmente, das necessidades navais comuns, de uma estreita ligação e de mútuas influências entre ambos os reinos na área da construção naval.

No entanto, nenhum dos esforços de uniformização realizados por ambas as Coroas ou no âmbito das suas estruturas, com os tratados e Ordenanças, consegue

alcançar plenamente esse objectivo, pois as próprias características dos métodos e sistemas de produção de meios, desde os navios até ao simples armamento, impediam uma total homogeneização e uniformização da estrutura administrativa.

Em Portugal, e para além dos tratados de construção naval, poucos exemplos existem dessas tentativas de uniformização, pois são raros, para não dizer inexistentes, os desenhos ou planos de navios, assim como modelos de navios, desta época. Esta situação não significa que não tivessem existido, apenas que não chegaram até aos nossos dias, eventualmente destruídos durante os incêndios que se seguiram ao terramoto de 1755.

Esta situação impede que se tenha uma ideia sistemática do número de navios que a Coroa possuiu durante o período que decorre entre 1580 e 1640, e os métodos de construção. No entanto, o resultado deste estudo permite afirmar que existia uma marinha de guerra que funcionava em paralelo com a denominada Carreira da Índia, e que ambas dependiam uma da outra.

Essa dependência devia-se ao facto de partilharem não somente grande parte do sistema administrativo mas, também, a estrutura logística e, por fim, também os navios, que passaram a ser mais polivalentes. Essa alteração de funções vai provocar uma separação mais nítida em relação à que existia anteriormente a 1580, onde se verificava uma clara separação entre os navios de guerra especializados (*galés*, *galeões* e *caravelas redondas*) e os navios de comércio, normalmente designados por *naus*.

## **FONTES E BIBLIOGRAFIA**

### ***FONTES MANUSCRITAS***

#### **ESPAÑA**

##### *ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS*

###### - Contaduría del Sueldo, 2ª Época

AGS CS 2, Legados 278, 280, 283, 286 e 290.

###### - Contaduría Mayor de Cuentas, 2ª Época

AGS CMC 2, Legados 42, 462, 484, 485, 487, 508, 936, 1006, 1029 e 1078.

###### - Estado

AGS E, Legados 389, 390, 392, 422, 425, 429, 431, 432, 434, 435, 437 e 455.

###### - Provincial

AGS SP, Legados 1463, 1466, 1471, 1472, 1471, 1472, 1473, 1476, 1477, 1479, 1487, 1490, 1498, 1499, 1508, 1511, 1512, 1516, 1520, 1524, 1526, 1551, 1552.

###### - Guerra Antigua

AGS GA, Livros de Registo, nº. 49 e 56.

AGS GA, Legados 56, 94, 98, 103, 106, 107, 108, 109, 111, 112, 114, 115, 121, 122, 126, 128, 129, 132, 138, 140, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 158, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 170, 173, 178, 182,

186, 195, 196, 199, 202, 204, 205, 219, 220, 221, 222, 223, 225, 226, 227, 228, 236, 245, 247, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 262, 263, 264, 265, 268, 271, 272, 274, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 301, 317, 321, 326, 327, 341, 347, 348, 351, 352, 353, 354, 355, 358, 359, 365, 371, 372, 374, 377, 379, 387, 388, 394, 396, 398, 399, 403, 44, 405, 406, 407, 408, 411, 414, 418, 423, 425, 427, 428, 431, 432, 435, 438, 440, 451, 453, 454, 456, 456, 457, 458, 459, 462, 466, 468, 481, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 490, 491, 488, 490, 491, 492, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 527, 528, 529, 530, 635, 645, 653, 657, 662, 663, 664, 669, 673, 675, 680, 693, 709, 1284, 1285, 1286, 1287, 1289, 1292, 1295, 1296, 1298, 3144, 3145, 3146, 3147, 3148, 3149, 3151, 3152, 3156, 3157, 3162, 3163, 3164, 3168, 3173, 3174, 3183, 3423.

#### *MUSEU NAVAL DE MADRID*

Colecção Barunnel - ms372, 377, 378, 379, 380, 388, 389, 390, 391, 392 e 396.

Colecção Navarrete – I D13, II D11, VI D31, VII D15, VIII D27, X D17, XII, XXIII D47, XXIV D15 E XXV D50.

### **FRANÇA**

#### BIBLIOTECA NACIONAL DE FRANÇA

*Fonds Portugais*, Ms.8, fols.194-200v, Ms.30, fols.21v e 22 e Ms.36, fols. 376-376v.

### **REINO UNIDO**

#### *PEPYS LIBRARY, MAGDALENE COLLEGE (CAMBRIDGE)*

Ms. 2269, *Libro de cargos de bastimentos, y municiones que se hazen a los capitanes, y m[est]res y patrões de las naves y otros navios que sirven en la armada desu MGD este anno de 1587, sendo proveedor dela Bernabe de Pedroso.*

**MUSEU BRITÂNICO**

Cód. 1.131 - *Colecção Egerton, Papéis vários de Portugal*, tomo I.

**ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA**

*LILLY LIBRARY INDIANA UNIVERSITY (USA)*

*Bertendona Mss.*

**AUSTRIA**

*OSTERREICHISCHES STAATSARCHIV (AUS)*

HHSA, *Spanien, Varia*, karton 3 f, f.276

**PORTUGAL**

*BIBLIOTECA GERAL DE MARINHA - ARQUIVO Central*

*Das cousas tocantes à marinha de guerra*, Ms.2461.

*BIBLIOTECA CENTRAL DE MARINHA*

*Códice de D. António de Ataíde*

*BIBLIOTECA PÚBLICA DE ÉVORA*

BPE, cód. CIX/2-7.



*BIBLIOTECA DA AJUDA*

BA III-2.17

BA 50-V-X

BA 50-V-28, 32

BA 51-V-23, 28, 84

BA 51-VI-19, 28, 84

BA 51-VIII-18, 46

BA 51-IX-6

BA 51-X-6, 7

## ARQUIVO NACIONAL TORRE DO TOMBO

*ANTT, Corpo Cronológico*, parte I, maços 13, 113, 275.

*ANTT, Corpo Cronológico*, parte II, maços 258, 271, 273, 274.

*ANTT, Corpo Cronológico*, parte III, maço 21.

*Livro das Monções*, nº 17

*BIBLIOTECA NACIONAL*

*Fundo Geral*, Códice 8751.

*Livro Náutico*, secção de Reservados, código 2257.

*Memorial de Varias Couzas Importantes*, secção de Reservados, Códice 637.

## BIBLIOTECA GERAL DA UNIVERSIDADE DE COIMBRA

BGUC – Reservados, Ms.3074 – *Coriosidades de Gonçallo de Sousa*

COMISSÃO NACIONAL PARA AS COMEMORAÇÕES DOS DESCOBRIMENTOS  
PORTUGUESES

Marcos Cerveira de Aguiar, *Advertências de nauegantes*.

***FONTES IMPRESSAS***

A.G., "Subsídios para o estudo da Carreira da Índia", *ACMN*, vol. CXIX, Lisboa, OUT-DEZ 1989, pp.731-790.

\_\_\_\_\_, "Subsídios para o estudo da Carreira da Índia", *ACMN*, vol. CXX, Lisboa, Jan-Mar 1990, pp.109-124.

\_\_\_\_\_, "Subsídios para o estudo da Carreira da Índia", *ACMN*, vol. CXXI, Lisboa, Jan-Mar 1991, pp.87-161.

\_\_\_\_\_, "Subsídios para o estudo da Carreira da Índia", *ACMN*, vol. CXXV, Lisboa, Jul-Set 1995, pp.491-519.

AMARAL, Melchior Estácio do, "Tratado das Batalhas e sucessos do Galeão Santiago com os holandeses na Ilha de Santa Helena e da Nau Chagas com os ingleses entre as ilhas dos Açores", edição de António Sérgio, in *História Trágico Marítima*, vol. III, Lisboa, Editorial Sul Lda, 1956.

*Arquivo dos Açores*, 2ª série, vol.I, Ponta Delgada, Direcção Regional de Cultura, 1999.

*As Gavetas da Torre do Tombo*, vol.XI, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1975.

BRANDÃO, João (de Buarcos), *Grandeza e Abastança de Lisboa em 1522*, Lisboa, Livros horizonte, 1990.

CALVAR GROSS, Jorge e outros ed., *La Batalla del Mar Océano. Corpus documental de las hostilidades entre España e Inglaterra (1568-1604)*, 3 Tomos, 5 Vols., Madrid, Ministerio de Defensa – Armada Española e outros, 1988 a 1994.

*Cartas para as duas infantas meninas: Portugal na correspondência de Don Filipe I para as suas filhas, 1581-1583*, Organização, introdução e notas de Fernando Bouza Alvarez, Lisboa, Publicações Dom Quixote, 1998.

*Documentos remetidos da Índia - Livro das Monções (1625-1627)*, vol. I, Universidade Nova de Lisboa, [Lisboa], 2000.

*Documentos remetidos da Índia - Livro das Monções (1625-1736)*, vol. II, Universidade Nova de Lisboa, [Lisboa], 2002.

“Documentos relativos à conquista da Ilha Terceira pelo Marquês de Santa Cruz”, in *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, vol.III, Angra do Heroísmo, 1945, pp.59-168.

“Domínio Hespanhol nos Açores e D. António Prior do Crato”, *Arquivo dos Açores*, vols.II, III, IV e X, Ponta Delgada, 1980 a 1982.

FARIA, Manoel Severim de, *Noticias de Portugal*, Lisboa, Lisboa Occidental, 1740.

FERNANDEZ ASSIS, V., *Epistolario de Felipe II sobre asuntos de mar*, Madrid, Editora Nacional, 1943.

FRUTUOSO, Gaspar, *Saudades da Terra*, Livro II, 2ª ed., Ponta Delgada, [s.ed.], 1995.

HAKLUYT, Richard, “A report of the trueth of the fight about the Isles of Açores, the last of August 1591, betwixt the Revenge, one of her Majesties shippes, and an

Armada of the King of Spaine; Penned by the honourable Sir Walter Raleigh knight", in *The principal Navigations Voyages, Traffiques & discoveries of the English Nation*, vol VII, Glasgow, 1904, pp.38-53.

LAVANHA, João Baptista, *Livro primeiro de arquitectura naval*, ed. fac-similada, Lisboa, Academia de Marinha, 1996.

L.C.G., "Aspectos do reino de Portugal nos séculos XVI e XVII. «Descrição» de Alexandre Massaii (1621)", *Boletim do Arquivo Histórico Militar*, vol.58, Lisboa, 1989.

LINSCHOTEN, Jan Huygen van, *Itinerário, viagem ou navegação para as Índias Orientais ou Portuguesas*, edição de Arie Pos e Rui Manuel Loureiro, Lisboa, CNCDP, 1997.

*Livro 1º do Governo do Brasil*, [s.l.], CNCDP, 2001.

*Livro 2º do Governo do Brasil*, [s.l.], CNCDP, 2001.

MATOS, Artur Teodoro de, "O diário de bordo da viagem de Francisco de Faria Severim aos Açores em 1598", *BIHIT*, vol.XLIII, tomo II, Angra do Heroísmo, 1985, pp.418-465.

*Memorial de Pero Roiz Soares*, edição de M. Lopes de Almeida, Coimbra, Universidade de Coimbra, 1953.

MENESES, Avelino de Freitas de, *Os Açores e o Domínio Filipino (1580-1590)*, 2 vols., Angra do Heroísmo, Instituto Histórico da Ilha Terceira, 1987.

OLIVEIRA, Fernando, *O livro da fábrica das naus*, Lisboa, Academia de Marinha, 1991.

\_\_\_\_\_, *A Arte da Guerra no Mar*, Lisboa, Edições Culturais de Marinha, 1983.

OLIVEIRA, Nicolau de, *Livro das grandezas de Lisboa*, Lisboa, Vega, 1991.

PAES, Simão Ferreira, *As famosas Armadas da Índia. 1496-1650*, Porto, Livraria Civilização Editora, 1997.

PIDAL, Marquês de, MIRAFLORES, Marquês e SALVÁ, D.Miguel, *Coleccion de documentos inéditos para la história de España*, vols. XIV, XXXII-XXXIV, XLIII, Madrid, Imprenta de la Viuda de Calero, 1849-1863.

PONSONBIE, William, "Uma narrativa da verdade quanto ao combate próximo das Ilhas dos Açores, neste último Verão, entre o «Revenge», um dos navios de sua Majestade a Rainha, e uma Armada do Rei de Espanha", *Insula*, Ponta Delgada, vol.XLVI, 1990, pp.281-303.

SALVADO, João Paulo e MIRANDA, Susana Munch, eds., *Cartas do 1º Conde da Torre*, 3 vols, [s.l.], CNCDP, 2002.

SILVA, Francisco Ribeiro da, coord., *Filipe II de Espanha, rei de Portugal. Colectânea de documentos filipinos guardados em Arquivos portugueses*, 2 vols, Zamora, Fundación Rei Afonso Henriques, 2000.

SOUSA, João Saldanha Oliveira e, *Regimento que se deu a João de Saldanha, indo por capitão-mor da armada da costa no ano 1585*, Porto, Imprensa Portuguesa, 1944.

VALENCIA Y GUZMAN, Juan de, *Compendio Historial de la Jornada del Brasil. Año 1625*, Edição Fac-similar com transcrição paleográfica, Recife, 1984.

VICENTE MAROTO, M<sup>a</sup>. Isabel ed., *Diálogo entre un vizcayno y un montañés sobre la fábrica de navíos*, Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca, 1998.

VITERBO, Sousa, *Trabalhos Náuticos dos Portugueses*, Lisboa, Imprensa Nacional Casa da Moeda, rep. *fac-símile* de 1898.

### **OBRAS DE REFERÊNCIA, GUIAS E CATÁLOGOS**

ALBUQUERQUE, Luís de, dir., *Dicionário dos Descobrimentos Portugueses*, coordenação de Francisco Contente Domingues, 2 vols, Lisboa, Editorial Caminho, 1994.

GALENDE DÍAZ, Juan Carlos, "Vocabolario de términos marinos en la Edad Moderna", *Revista de Historia Naval*, año XVII, Nº. 65, Madrid, 1999, pp.93-114.

LEITÃO, Humberto e LOPES, J. Vicente, *Dicionário de Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, 3<sup>o</sup> ed., Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 1990.

*Museu Militar. Guia da Artilharia Histórica*, Lisboa, [s.e.], 1979.

SILVA, Luiz Augusto Rebello da, *História de Portugal nos séculos XVII e XVIII*, 7 tomos, Lisboa, Imprensa Nacional, 1871.

### **BIBLIOGRAFIA GERAL**

ALCALÁ-ZAMORA Y QUIPO DE LLANO, José, *España, Flandres y el Mar del Norte (1618-1639)*, Barcelona, Editorial Planeta, 1975.

ALVAREZ-MALDONADO, Ricardo, "Influencia del poder naval en las guerras de Flandes", *RHN*, ano VIII, nº29, Madrid, 1990, pp.83-98.

de ARTAZA MONTERO, Manuel M<sup>a</sup>., "La Junta del Reino y la escuadra de Galicia (II)", *RHN*, nº55, ano XIV, 1996, pp.21-46.

AFONSO, João, "O galeão de Malaca no Porto de Angra em 1589 : um processo judicial - Linschoten", in *Os Açores e o Atlântico ( séculos XIV - XVII ). Actas do Colóquio Internacional realizado em Angra do Heroísmo de 8 a 13 de Agosto de 1983*, Angra do Heroísmo, Instituto Histórico da Ilha Terceira, 1984, pp.177-205.

ANDREWS, Kenneth R., *Elizabethan privateering*, Cambridge, Cambridge University Press, 1964.

ALTOLAGUIRRE Y DUVALE, Angel de, *Don Álvaro de Bazán*, Madrid, Tipografía del os Huérfanos, 1888.

BARKER, Richard, "Notes: A miscellany", *Journal of the Ordnance Society*, 2, [s.l], 1990, pp.72-77.

\_\_\_\_\_, "Bronze cannon founders: comments upon Guilmartin 1974, 1982", *International Journal of Nautical Archaeology*, vol.12, nº1, 1983, pp.67-74.

\_\_\_\_\_, "Gun carriages in a notebook of Portuguese field artillery", *Journal of the Ordnance Society*, 14, 2002, pp.19-30.

BLANCO NUNEZ, José Maria, *Reconquista da Bahia. 1625. Portugueses e Espanhóis na defesa do Brasil*, Lisboa, Tribuna da História, 2006.

BLOT, Jean-Yves e LIZÉ, Patrick ed., *Le naufrage des Portugais sur les cotes de Saint-Jean-de-Luz e d'Arcachon (1627)*, Paris, Ed. Chandeigne, 2000.

BOIÇA, Joaquim Manuel Ferreira e outros, *As fortificações marítimas da costa de Cascais*, Quetzal Editores, Lisboa, 2001.

BOIÇA, Joaquim Manuel Ferreira e BARROS, Maria de Fátima Rombouts de, *O forte e farol do Bugio. São Lourenço da Cabeça Seca*, Fundação Marquês de Pombal, imp. Coimbra, 2004.

BOXER, C. R., "The papers of Martín de Bertendona, a basque admiral of Spain's golden age, 1586-1604", in *Opera Minora*, vol.I, Lisboa, Fundação Oriente, 2002.

\_\_\_\_\_, "The naval and colonial papers of Dom António de Ataíde", in Diogo Ramada Curto ed., *Opera Minora*, vol.I, Lisboa, Fundação Oriente, 2002, pp.271-294.

\_\_\_\_\_, *The Dutch in Brasil. 1624-1654*, Oxford, At the Clarendon Press, 1957.

BOYAJIAN, James C., *Portuguese trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640*, Baltimore and London, Johns Hopkins University Press, 1993.

BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel dir., *El asalto anglo-holandés a Cádiz en 1596 y su contexto internacional*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1997.

CAEIRO, Francisco, *O arquiduque Alberto de Áustria. Vice-rei de Portugal. 1583-1593*, Lisboa, edição do autor, 1961.

Carlos Caetano, *A Ribeira de Lisboa. Na época da expansão portuguesa (séculos XV a XVIII)*, Lisboa, Pandora, 2004.

CALZADA, Isidoro, *El almirante Martín de Bertendona*, nº 279, ano XXIV, Martoxa, 1998.

CARITA, Rui, *O escudo do reino. A fortaleza de São Julião da Barra*, Lisboa, Ministério da Defesa, 2007.



CARVALHO, A. Farinha de, *Diogo do Couto. O soldado prático e a Índia*, Lisboa, Editorial Vega, imp.1979.

CEREZO MARTINEZ, Ricardo, *Las armadas de Filipe II*, Madrid, Editorial San Martin, [1988].

\_\_\_\_\_, "La conquista de la isla Tercera (1583)", *Revista de Historia Naval*, año I, nº 3, Madrid, 1983, pp.5-45.

\_\_\_\_\_, *La estrategia naval del Império. Auge, declive y ocaso de la marina de los Austrias*, Madrid, Editorial San Martin, [1982].

CID, Pedro de Alboim Inglês, "As arquitecturas da barra do Tejo: as fortificações", in Simonetta Luz Afonso, outros, *Nossa Senhora dos Mártires. A última viagem*, Lisboa, Pavilhão de Portugal 1998 e Verbo, 1998, pp.33-49.

CHEYNEY, E. P., *A history of England from the defeat of the Armada to the death of Elizabeth*, vol. II, London, 1926.

CORRÊA, Fernando Cacílio Calapez, *A cidade e o termo de Lagos no período dos reis Felipes*, Lagos, Centro de Estudos Gil Eanes, 1994.

CORONA MARZOL, Carmen, "La defensa de la Península Ibérica: La frontera de agua a finales del siglo XVI", in *Congresso internacional «As sociedades ibéricas e o mar a finais do século XVI»*, tomo II, [Madrid], Pavilhão de España, 1998, pp.531-549.

COSTA, Leonor Freire, *O transporte do Atlântico e a Companhia Geral do comércio do Brasil (1580-1663)*, Lisboa, CNCDP, 2002.

\_\_\_\_\_, "Os regimentos sobre a matrícula dos oficiais da navegação, da Ribeira e bombardeiros de 1591 e 1626", *Revista de História Económica e Social*, nº 25, Lisboa, Janeiro-Abril 1989, pp.89-125.

DÍAZ GONZÁLEZ, Francisco Javier, "Don Fradique de Toledo, capitán general de la Armada del Mar Océano", *RHN*, ano XIV, nº53, Madrid, 1996, pp.79-90.

DOMINGUES, Francisco Contente e GUERREIRO, Inácio, "D. António de Ataíde, capitão-mor da armada da Índia de 1611", in Francisco C. Domingues e Luís Filipe Barreto org., *A abertura do mundo*, vol.II, Lisboa, Editorial Presença, 1987, p.51-72.

\_\_\_\_\_, "A vida a bordo na Carreira da Índia. (Século XVI)", sep. da *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXXIV, 1988, p.185-225.

EARLE, Peter, *The last fight of the Revenge*, London, Collins & Brown, 1992.

EBBEN, Maurits A., "El ataque de Van Der Does a Canarias y la expansión neerlandesa a finales del siglo XVI y comienzos del siglo XVII", in Antonio de Béthencourt Massineu, coord., *Canarias y el Atlántico. 1580-1648. Coloquio internacional*, Las Palmas, Ediciones del Cabildo de Gran Canaria, 2001, p.147-168.

ESTRADA, Rafael, *El almirante Antonio de Oquendo*, Madrid, Espasa-Calpe, 1943.

FERNANDEZ ALVAREZ, Manuel, "Felipe II e Isabel de Inglaterra (Una paz imposible)", *Revista de Historia Naval*, año VI, nº 23, Madrid, 1988, pp.19-35.

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española desde la Unión de los Reinos de Castilla y de Aragón*, 9 vols., Madrid, Museu Naval, 1972-73.

\_\_\_\_\_, *La Conquista de los Azores, em 1582*, Madrid, imp. "Sucesores de Rivadeneyra", 1886.

FONSECA, Henrique Alexandre da, *O Prior do Crato e os Açores*, Lisboa, Academia de Marinha, 1995.

FORNERON, H., *Historia de Felipe Segundo*, Barcelona, Montaner y Simon Eds, 1884.

GARCÍA GARCIA, Bernardo J., "Ostende, Kinsale y Argel: tres empresas para Felipe III", in Enrique García Hernán e outros eds., *Irlanda y la monarquía hispánica: Kinsale 1601-2001. Guerra, política, exilio y religión*, Madrid, Universidad de Alcalá, 2002, p.225-254.

GARCÍA HERNÁN, Enrique, *Irlanda y el rey prudente*, Madrid, Ediciones del Laberinto, 2000.

GODINHO, Vitorino Magalhães, *Os descobrimentos e a economia mundial*, 2ª ed., vol. III, Lisboa, Editorial Presença, imp. 1987.

GOMEZ-CENTURION JIMENEZ, Carlos, "Las relaciones Hispano-Hanseaticas durante el reinado de Felipe II", *Revista de Historia Naval*, año IV, nº 15, Madrid, 1986, pp.65-83.

\_\_\_\_\_, *Felipe II, La empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*, Madrid, Editorial Naval, 1998.

GONZÁLEZ-ARNAO CONDE-LUQUE, Mariano, *Derrota y muerte de Sir Francis Drake. A Coruña 1589 – Portobelo 1596*, [s.l.], Xunta de Galicia, 1995.

GRACIA RIVAS, Manuel, "El hospital naval de Ferrol en 1589", *Revista de Historia Naval*, año IX, Nº. 32, Madrid, 1991, pp. 95-116.

\_\_\_\_\_, "Aportacion al estudio economico de la Gran Armada. Las libranzas del pagador Juan de Huerta en Lisboa", *Revista de Historia Naval*, año IV, nº 13, Madrid, 1986, pp.51-78.

\_\_\_\_\_, "En el IV centenario del fallecimiento de Pedro Zubiar, un marino vasco del siglo XVI", Pedro Zubiaur, un marino vasco del siglo XVI", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2006, p.157-171.

GUEDES, Max Justo, *História Naval Brasileira*, vol.2, tomo I A, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1990.

GUELL JUNKERT, Manuel, "Diego Brochero, el «lobo de mar» salmantino", *RHN*, año XXII, nº87, Madrid, 2004, pp.95-105.

GUERREIRO, Luís R., "Pirataria, corso e beligerância no sudoeste peninsular e ilhas adjacentes (1550-1600)", in *As Rotas Oceânicas. Sécs. XV-XVII*, Lisboa, Edições Colibri, 1998. 119-148.

GUILMARTIN Jr., John F., *Galleons and Galleys*, London, Cassell & Co, 2002.

GUINOTE, Paulo, FRUTUOSO, Eduardo e LOPES, António, *Naufrágios e outras perdas na "Carreira da Índia". Séculos XVI e XVII*, Lisboa, Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos descobrimentos Portugueses, 1998.

IRIA, Alberto, *Da navegação portuguesa no Índico no século XVII*, 2ª ed., Lisboa, Centro de Estudos Ultramarinos, 1973.

ISRAEL, Jonathan I., "España, los embargos españoles y la lucha por el dominio del comercio mundial, 1585-1648", *Revista de Historia Naval*, año VI, nº 23, Madrid, 1983, pp.89-105.

KAMEN, Henry, *Filipe I*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2008.

MATHEW, K.S., *Indo-Portuguese trade and the Fuggers of Germany*, Nova Deli, 1997.

MATOS, Artur Teodoro de, *Na rota da Índia. Estudos de história da expansão portuguesa*, Macau, Instituto Cultural de Macau, 1994.

\_\_\_\_\_, "A Armada das ilhas e a Armada da costa no século XVI", Lisboa, Academia de Marinha, 1985, pp.3-57.

\_\_\_\_\_, "Subsídios para a história da Carreira da Índia. Documentos da nau São Pantaleão (1592)" in *Na Rota da Índia. Estudos de história da expansão portuguesa*, Macau, 1994, pp.111-238.

MATOS, Artur Teodoro de e outros org., *Os Açores e o Atlântico (séculos XIV - XVII). Actas do Colóquio Internacional realizado em Angra do Heroísmo de 8 a 13 de Agosto de 1983*, Angra do Heroísmo, Instituto Histórico da Ilha Terceira, 1984.

MATOS, Gastão de Melo, "Formação do terço da armada e as suas primeiras campanhas", *ACMN*, tomo LXII, nº 7, 8 e 9, Lisboa, JUL/AGO/SET 1931, pp.7-24.

MATOS, Jorge Semedo de, "O Terço da Armada Real", *ACMN*, vol. CXXII, Abr-Jun 1992, pp.217-241.

MATÍN-BUENO, Manuel, *Costa da morte: Atopámo-la história*, imp. Vigo, Xunta de Galicia, [1989].

MENESES, Avelino de Freitas de, *Estudos de História dos Açores*, 2 vols., Ponta Delgada, Jornal Cultural, 1994.

\_\_\_\_\_, "As expedições de D. Pedro Valdés e D. Lope de Figueroa à Terceira em 1581: objectivos, conflitos e dificuldades", in *Estudos de História dos Açores*, vol.I, Ponta Delgada, Jornal de Cultura, 1994, p.139-173.

MENEZES, José de Vasconcellos e, "Antigos pesos e medidas – Séculos XV – XVI – XVII", *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, S. 108, nº 7-12, Lisboa, Julho-Dezembro, 1990, pp.124-161.

MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino, *Combates da Marinha Portuguesa*, vols.IV, V e VI, Lisboa, Sá da Costa, 1993-1995.

MOURA, Carlos Francisco, "Tristão Vaz da Veiga – Capitão-Mor da Primeira viagem Macau-Nagasaki", *Boletim do Museu e Centro de Estudos Marítimos de Macau*, nº 3, Macau, [s.d.], pp.103-168.

O'DONNELL y DUQUE DE ESTRADA, Hugo Jose, "La alimentación en la época de la nevegación a vela", *Historia 16*, año XXI, nºs. 245 e 246, Madrid, Sept. e Out de 1996, pp.105-112 e 92-101.

ORTEGA Y MEDINA, Juan A., *El conflicto anglo-español por el dominio oceánico (siglos XVI y XVII)*, 2º ed., Málaga, Editorial Algazara, 1992.

PARKER, Geoffrey, "Spain, her enemies and the revolt of the Netherlands, 1565-1648", in *Spain and the Netherlands*, revised ed., Glasgow, 1990, pp.29-34.

\_\_\_\_\_, "A decade of disasters? Philip II and the world, 1588-1598", in *Congresso internacional «As sociedades ibéricas e o mar a finais do século XVI»*, tomo II, [Madrid], Pavilhão de España, 1998, pp.315-338.

PI CORRALES, Pazzis, *Felipe II y la lucha por el dominio del mar*, Madrid, Editorial San Martin, 1989.

\_\_\_\_\_, "Despues de Kinsale: La monarquía y el futuro de la Armada Española", in Enrique Garcia Hernán, *et al., Irlanda y la monarquía Hispánica: Kinsale 1601-2001. Guerra, política, exílio y religión*, Madrid, Universidad de Alcalá, 2002, p.205-224.

PIERSON, Peter, *Commander of the Armada*, New Haven e London, Yale University Press, 1989.

QUINTELLA, Ignácio da Costa, *Annaes da Marinha Portuguesa*, 2 Partes, Lisboa, Ministério da Marinha, 1975.

RECIO MORALES, Óscar, "Spanish army attitudes to the Irish at Kinsale", in Morgan Hiram ed., *The battle of Kinsale*, Dublin, Wordwell, 2004, p.91-100.

RESENDE, Andres Falcão de, "Domínio Hespanhol nos Açores e D.António Prior do Crato. Do sucesso da Armada que foi às Ilhas Terceiras no anno de 1591", *Arquivo dos Açores*, vol.VI, P.Delgada, 1981, pp.463-468.

RODGER, Nicholas, *The safeguard of the sea. A naval history of Britain. 660-1649*, vol. I, London, Harper Collins Publishers, 1997.

RODRIGUÉZ GONZÁLEZ, Agustín, "Victorias por mar de los españoles: Los otros combates de San Vicente", *Revista General de Marina*, t.237, Madrid, Julio 1999, pp.71-73.

\_\_\_\_\_, "El combate naval del Estrecho de Gibraltar del 10 de Agosto de 1621", *Revista General de Marina*, t.237, Madrid, Nov. 1999, pp.683-688.

SALAS ALMELA, Luís, *Colaboración y conflicto. La capitania general del Mar Oceano y costas de Andalucía, 1588-1660*, Córdoba, Unversidad de Córdoba, 2002.

SALGADO, Augusto, "Portugal e o Atlântico durante o período filipino (1580-1640)", in *Actas do XIV Colóquio de História Militar. Portugal e os conflitos militares internacionais*, vol. II, Lisboa, Comissão Portuguesa de História Militar, 2004, pp.87-96.

SANTOS, Nuno Valdez dos, *Apontamentos para a história da Marinha Portuguesa*, vol.I, Lisboa, Academia de Marinha, 2001.

SPENCE, Richard T., *The privateering Earl. George Clifford, 3 rd Earl of Cumberland, 1558-1605*, Gloucestershire, Alan Sutton Publishing, 1995.

SOUSA, Alfredo Botelho de, *A perda e restauração da Bahia e Guerra contra os holandeses no Brasil, ACMN*, vários tomos, publicado a partir de 1915 e durante vários anos.

SILKE, John J., *Kinsale. The Spanish intervention in Ireland at the end of the Elizabethan wars*, Dublin, Four Courts Press, 2000.

TEIXEIRA, Maria Irene Gil da Silva Braz, "A batalha da ilha das Flores. Sir Richard Grenville e o Revenge", *Boletim do Instituto Histórico*, vols.XXV-XXVI, [Angra do Heroísmo], 1967-68, pp.199-291.

TELLECHEA IDÍGORAS, Jose Ignacio, "El asalto inglés a Cádiz", *História 16*, año XXI, nº 248, Madrid, Dez. 1996, pp.31-46.

TENACE, Edward, "A strategy of reaction: The Armadas of 1596 and 1597 and the Spanish struggle for European hegemony", *EHR*, vol. CXVIII, nº478, Sep.2003, p.855-882.

VALE, A. J. Malheiro do coord., *Nau de pedra*, Lisboa, Revista da armada, 1988.



VASCONCELOS, Frazão de, *Subsídios para a história da Carreira da Índia no tempo dos Filipes*, Lisboa, Mundo do Livro, 1960.

\_\_\_\_\_, "A marinha da coroa de Portugal no tempo dos Filipes", in *Actas do IV Congresso do Mundo Português*, vol. IV, tomo 1º, Iª secção, Lisboa, Comissão Exposição dos Centenários, 1940, pp.251-264.

\_\_\_\_\_, "A batalha naval nos Açores entre as Armadas de D. António e de D. Filipe II", *Arquivo Histórico da Marinha*, vol. I, nº 3 e 4, Lisboa, 1934/36, pp. 223-230 e 335-337.

VAZ, João Pedro, *Campanhas do Prior do Crato. 1580-1589. Entre reis e corsários pelo trono de Portugal*, Lisboa, Tribuna da História, 2005.

\_\_\_\_\_, *Pesca de naufrágios. As recuperações marítimas e subaquáticas na época da Expansão*, Lisboa, Tribuna da História, 2005.

VRIES, Kelly de, "The effectiveness of fifteenth-century shipboard artillery", *The Mariner's Mirror*, vol. 84, nº 4, Greenwich, 1998, pp.389-399.

VITERBO, Sousa, "Armarias e arsenais portugueses no século XVI", *Revista Militar*, nº13, Ano 39, Lisboa, Julho 1887, pp.385-407.

\_\_\_\_\_, "Fundidores de artilharia", *Revista Militar*, Ano 43, Lisboa, 1901, pp.73-559 (interpoladamente).

WATERS, D.W., "Old naval gun-carriages", *The Mariner's Mirror*, vol. 41, nº 4, Greenwich, NOV 1955, p.335.

WOODWARD, Donald, "Old naval gun-carriages", *The Mariner's Mirror*, vol. 41, nº 3, Greenwich, AUG 1955, p.240.

WERNHAM, R.B. ed., *The expedition of Sir John Norris and Sir Francis Drake to Spain and Portugal, 1589*, Navy Records Society, Albershot, 1988.

\_\_\_\_\_, ed., *The return of the Armadas*, Oxford, Clarendon Press, 1994.

### **ESTUDOS SOBRE A ORGANIZAÇÃO E ESTRUTURAS LOGÍSTICAS E ADMINISTRATIVAS**

ALVAREZ NOGAL, Carlos, *El crédito de la monarquía hispánica en el reinado do Felipe IV*, [s.l.], Junta de Castilla y León, 1997.

APESTEGUI, Cruz, "Arquitectura y construcción navales en la España atlântica, el siglo XVII y primera mitad del XVIII. Una nueva sistematización", in *International Symposium on Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic tradition. Proceedings*, Lisboa, Instituto Nacional de Arqueologia, 2001, pp.163-212.

BALTAR RODRÍGUEZ, Juan Francisco, *Las Juntas de gobierno en la monarquía Hispânica (siglos XVI-XVII)*, Madrid, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 1998.

BARCELOS, Cristiano, "Construções de naus em Lisboa e Goa para a Carreira da Índia no começo do século XVII", *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 17ª série, nº 1, Lisboa, 1898-1899, pp.7-72.

BOUZA ALVAREZ, Fernando, *Portugal no tempo dos Filipes. Política, Cultura, Representações (1580-1668)*, Lisboa, Edições Cosmos, 2000.

GLETE, Jan, *Navies and Nations*, 2 vols, Stockholm, Almqvist & Wiksell International, 1993.

GOODMAN, David, *Spanish naval power. 1589-1665. Reconstruction and defeat*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997.

\_\_\_\_\_, "Guerra naval y economía de guerra en la España de los Austrais", in Antonio de Béthencourt Massineu, coord., *Canarias y el Atlántico. 1580-1648. Coloquio internacional*, Las Palmas, Ediciones del Cabildo de Gran Canaria, 2001, p.25-64.

\_\_\_\_\_, "El dominio del mar y las armadas de la monarquía", in *Congresso internacional «As sociedades ibéricas e o mar a finais do século XVI»*, tomo II, [Madrid], Pavilhão de España, 1998, pp.369-370.

LUXÁN MELÉNDEZ, Santiago de, "El control de la hacienda portuguesa desde el poder central: La Junta de Hacienda de Portugal. 1602-1608", *Revista da Faculdade de Letras*, nº9, 1992, Lisboa, pp.119-135.

MAURO, Frédéric, *Portugal, o Brasil e o Atlântico. 1570-1670*, 2 vols, Lisboa, Editorial Estampa, 1997.

MARZOL, Carmen Corona, La defensa de la Península Ibérica: La frontera de agua a finales del siglo XVI", in *Congresso internacional «As sociedades ibéricas e o mar a finais do século XVI»*, tomo II, [Madrid], Pavilhão de España, 1998.

NEGREDO DEL CERRO, Fernando, "La hacienda y la consciencia. Las propuestas del confesor del Conde Duque para el saneamiento de las finanzas reales (1625)", *Cuadernos de Historia Moderna*, vol. 27, 2002, p.171-196.

PARKER, Geoffrey, *The grande startegy of Philip II*, New Haven e London, Yale University Press, 1998.

SAAVEDRA VÁZQUEZ, Maria del Cármén, *Galicia en el camino de Flades*, Edicios de Castro, A Coruña, 1996.

\_\_\_\_\_, "La formación de armadas y sus efectos sobre el territorio: el ejemplo de Galicia, 1580-1640", *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, vol. V, 2006, p.55-76.

SERRANO MANGAS, Fernando, *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*, [s.l.], Banco de España, 1989.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo, "Portugal: de 1580 a 1600", *Actas do Congresso Internacional As sociedades ibéricas e o mar a finais do século XVI*. Tomo VI, *Las Indias*, Lisboa, Pavilhão de España da EXPO 98, 1998, pp.307-315.

STELLA, Roseli Santaella, *Brasil durante el gobierno español. 1580-1640*, Madrid, Fundación Histórica Tavera, 2000.

STRADLING, Robert A., *La Armada de Flandres. Política naval Española y guerra europea. 1568-1668*, Madrid, Cátedra, 1992.

THOMPSON, I.A.A., *Guerra y decadência. Gobierno y administración en la España de los Austrais, 1560-1620*, Barcelona, Editorial Crítica, 1981.

VASCONCELOS, Frazão de, *A fábrica das naus da Carreira da Índia no século XVII*, II, Lisboa, Imprensa da Armada, 1928.

### **ESTUDOS SOBRE OS MEIOS NAVAIS**

AFONSO, Simonetta Luz e outros, *Nossa Senhora dos Mártires. A última viagem*, Lisboa, Pavilhão de Portugal 1998 e Verbo, 1998.

BARATA, João da Gama Pimentel, "O galeão português (1519-1625)", *Estudos de Arqueologia Naval*, vol. I, Lisboa, INCM, imp. 1989, pp.303-326.

\_\_\_\_\_, *Estudos de Arqueologia Naval*, 2 vols., Lisboa, Imprensa Nacional - Casa da Moeda, imp. 1989.

BARROS, Eugénio Estanislau de, *Traçado e construção das naus portuguesas*, Lisboa, Imprensa da Armada, 1933.

BOXER, C. R., "Admiral João Pereira Corte-Real and the construction of Portuguese East-Indiamen in the early seventeenth century", *Mariner's Mirror*, vol. XXVI, nº 4, London, October 1940, pp.388-406.

COSTA, Leonor Freire, *Naus e Galeões na Ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*, Cascais, Patrimónia, 1997.

CASADO SOTO, José Luis, "Flota atlántica y tecnología naval hispana en tiempos de Felipe II", in *Congresso internacional «As sociedades ibéricas e o mar a finais do século XVI»*, tomo II, [Madrid], Pavilhão de España, 1998, pp.339-363.

\_\_\_\_\_, "La invención del galeón oceánico de guerra español", in *Naves, puertos e itinerários marítimos en la Época Moderna*, Madrid, Editorial Actas, 2003, p.37-70.

CASTRO, Filipe Vieira de, *The pepper wreck*, College Station, Texas A&M University Press, 2005.

CEDERLUND, Olof, *Vasa I. The archaeology of a Swedish warship of 1628*, Stockholm, Statens Maritima Museer, 2006.

DOMINGUES, Francisco Contente, *Os navios do mar Oceano. Teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, 2004.

FERNANDEZ DURO, Cesáreo, *Disquisiciones Nauticas. A la mar de madera*, vol. V, Madrid, Ministério de Defensa, 1996.

FONSECA, Henrique Quirino da, "O problema das características dos galeões portugueses", *Arquivo Histórico da Marinha*, vol. I, nº 3, Lisboa, 1934, pp. 77-91.

MENDONÇA, Henrique Lopes de, *Estudos sobre navios portugueses nos séculos XV e XVI*, Lisboa, Ministério da Marinha, [1971].

KIRSCH, Peter, *The Galleon. The great ship of the Armada Era*, London, Conway Maritime Press, 1994.

LOEWEN, Brad, "Codo, carvel, mould and ribband: the archaeology of ships, 1450-1620", *Mémoires vives. Revue Québécoise d'archéologie historique*, nº 6 e 7, 1994, p.6-21.

PHILLIPS, Carla Rahn, *Seis galeones para el rey de España*, Madrid, Alianza Editorial, 1991.

\_\_\_\_\_, "Manuel Fernandes and his 1616 «Livro das Traças de Carpintaria»", *The American Neptune: Maritime History & Arts*, vol.60, nº1, 2000, pp.7-29.

VASCONCELOS, Frazão de, "De Re Náutica", *ACMN*, tomo LXII, nº 3 e 4, MAR/ABR 1931, pp.117-122.

SALGADO, Augusto, "As galés no Atlântico", *ACMN* vol.CXXVII, Lisboa, Jul-Set 1997, pp.679-684.

\_\_\_\_\_, "Portuguese naval carriages in the late 16<sup>th</sup> century", *Journal of the Ordnance Society*, 11, 1999, pp.30-33.

\_\_\_\_\_, *Seis galeões da Coroa de Portugal para Filipe II*, Lisboa, Academia de Marinha, 2001,

\_\_\_\_\_, *Os navios de Portugal na Grande Armada. O poder naval português. 1574-1592*, Lisboa, Prefácio, 2004.

\_\_\_\_\_, "Galeones de Felipe II al servicio de la Corona de Portugal", *Revista de Historia Naval*, nº82, Madrid, 2003, pp.81-91.

\_\_\_\_\_, "The galleons of the crown of Portugal in the period of the Filipes'. Influences and characteristics", *Cuadernos de Estudios Borjanos*, L-LI, Borja, 2007-2008, pp.19-32.

SERRANO MANGAS, Fernando, *Función y evolución del galeón en la carrear de Índias*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992, p.21.